H16
56

АДМИНИСТРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ Н.К.П.С.

Н16 56

КОМАНДНЫЙ СОСТАВ ТРАНСПОРТА С. С. С. Р.

Составил **Л. Б. ГЕЛЬФАНД**

ПО МАТЕРИАЛАМ
УЧЕТНО-РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНОГО ОТДЕЛА
АДМИНИСТРАТИВН. УПРАВЛЕНИЯ Н.К.П.С.

Под редакцией **Д. Ф. СВЕРЧКОВА**

ТРАНСПЕЧАТЬ НКПС — МОСКВА — 1924

85
63
ат. трансп.

H16 56

АДМИНИСТРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ Н.К.П.С.

385
K65

КОМАНДНЫЙ СОСТАВ ТРАНСПОРТА С.С.С.Р.

Составил Л. Б. ГЕЛЬФАНД.
По материалам Учетно-Распределительного Отдела Администр. Управления НКПС.
Под редакцией Д. Ф. СВЕРЧКОВА.

1125/6

ТРАНСПЕЧАТЬ НКПС. — МОСКВА. — 1924.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стр.

1. Предисловие т. Сверчкова 3
2. Вместо введения 5
3. Краткие сведения о методах учета работников транспорта ... 9
4. Железнодорожный транспорт 13
5. Морской транспорт 34
6. Речной транспорт 41
7. Итоги 51

Государ. публичная
историческая
библиотека РСФСР
1257986

Главлит № 27748. Наряд № 2520. Тираж 1000.

3-я Типо-литография Транспечати НКПС, Петровка, Салтыковский, 9.

Предисловие.

Предлагаемая работа т. Гельфанда может показаться на первый взгляд несколько сухой. Но это впечатление было бы ошибочным так как анализ учета и распределения работников командного состава нашего транспорта за прошедшие с Октябрьской революции 7 лет и дальнейшие перспективы в этом отношении имеют серьезнейшее значение и не могут не интересовать глубоко тех, кто хочет видеть поставленной на верный путь работу важнейшей отрасли хозяйственной жизни СССР, которой является транспорт.

Будущий историк первых лет советского строительства с изумлением остановится перед невероятными трудностями, легшими на рабочий класс после Октябрьской революции. Задача овладения механизмом управления страной со 130 миллионами населения стала перед совершенно незнакомыми с этим делом людьми, была возложена историей на тех, кто в течение веков лишь испытывал на себе всю тяжесть репрессий со стороны правящих классов, душивших пролетариат и крестьянство даже за попытку обсуждать тот или иной мельчайший вопрос государственного управления, являвшегося монополией бюрократии, дворянства и крупного капитала. Но в числе наибольших трудностей послереволюционной эпохи, когда рабочему пришлось в одно время и управлять и учиться управлению, и знакомиться с вверенной ему—совершенно неведомой до тех пор—организацией, и перестраивать ее в соответствии с требованиями только что родившейся, небывалой еще нигде в мире, власти Советов,—явилась задача овладения нашим транспортом.

Разрешение этой задачи—„советизацию“ управления транспортом пришлось проводить в рамках старых организационных форм служебной иерархии при явных и скрытых тысячах средств и способов противодействия со стороны контрреволюции. Но комиссарский состав совместно с профессиональным союзом железнодорожников справился со всеми этими трудностями. Уже к середине 1922 года, при тов. Ф. Э. Дзержинском, перелом в жизни транспорта определился окончательно, а в 1924 году мы совершенно спокойно смотрим на все более и более развивающуюся мощь наших средств сообщения и вполне уверены в будущем.

Это будущее обеспечено нам героической, полной исключительной самоотверженности работой прежде всего сотен тысяч рабочих транспорта и выдвинутых ими руководителей железнодорожных, морских, речных и местных путей сообщения. В тесном союзе с честными инженерами-специалистами, сумевшими понять всю огромность совершенной пролетариатом революции и все светлое будущее его нового строительства, они сделали невозможное: в обстановке небывалой гражданской войны, во время которой враги советской власти с особенным

старанием стремились уничтожить наш транспорт, при небывалых затруднениях с топливом, в обстановке голода и холода,—справились с труднейшей задачей овладения управлением путей сообщения и этим создали крепчайшую опору для существования и развития Советского Союза.

Они пользуются за это признательностью пролетариата всего мира Они делали свое классовое дело, выполняли свою историческую задачу. Но особой признательности заслуживают те инженеры-специалисты, которые,—будучи чуждыми по происхождению и по воспитанию рабочему классу,—без колебания стали на защиту пролетарской революции и отдают все свои силы и знания Советской власти, которые связали свою жизнь и судьбу с судьбой рабочего класса и теперь наравне с пролетариатом нашего Союза Советских Социалистических Республик могут гордиться достигнутыми нами сообща результатами.

Нельзя не оговорить еще одного обстоятельства, из-за которого предлагаемая работа представляет большой интерес.

Одним из основных элементов высокой производительности труда является „человеческий материал“ [1]). Подбор этого „материала“ "действительно *современного* качества, не отстающего от лучших западноевропейских образцов“—чрезвычайно сложная задача, стоящая в настоящее время перед всеми государственными органами. Но особой остроты она достигает на транспорте, где командный состав разбросан по всей союзной периферии. Правильно поставленная *система учета* личного состава есть необходимая предпосылка к разрешению вопроса о „человеческом материале“. Книжка т. Гельфанда несомненно послужит ценным вкладом к разрешению *проблемы учета личного состава*, над которой в настоящее время работают целый ряд наших учреждений и, в частности, НК РКИ.

Дм. Сверчков.

---

[1]) Выражение В. И. Ленина из ст. «Лучше меньше, да лучше».

Вместо введения.

„Мы пришли к тому, что гвоздь положения в людях, в подборе людей".
В. И. Ленин.

За последние шесть лет Советский транспорт, и все отрасли народного хозяйства СССР пережили сильные потрясения, но особенно пострадал транспорт, систематическое разрушение которого врагами советской власти проводилось, как один из главнейших способов удушения нашего Союза Советских Республик. Существовавший развал железных дорог в эпоху 1918—20 г. г. был особенно наглядно воспринимаем населением страны, так как работа транспорта протекает на глазах населения и остро отражается на повседневной жизни каждого. И потому в такой же мере, как в первые тяжелые годы революции и гражданской войны все ощущали чрезвычайный развал транспорта, теперь—по прошествии всего трех лет—все с удовлетворением видят быстрое восстановление его до пределов мирного времени.

Большие успехи достигнутые Советским транспортом отмечаются не только у нас,—даже наши враги, говоря о Советской России и выискивая все слабые места нашего хозяйства при всем своем желании не могут обойти молчанием достижения Советского транспорта.

Я не буду конкретизировать в настоящей брошюре достижений Советского транспорта во всех областях, так как этот вопрос выходит далеко за пределы темы, здесь разрабатываемой.

Для общей наглядной характеристики существовавшего и настоящего положения транспорта я приведу всего три цитаты из официальных печатных материалов, достаточно характерных. Одну из эпохи 1917—20 г. г., другую 1923, третью из 1924 г.

1917—1920 г. г.

„За этот период гражданской войны было разрушено 3·672 моста, 175.000 верст телеграфных и телефонных проводов, 5.000 гражданских построек, 21.250 верст железно-дорожных путей, 2.904 стрелочных переводов, 406 водоемных и водоподемных зданий, 381 депо и железнодорожных мастерских, уничтожено и увезено 4.331 телефонных и 10.806 телеграфных аппаратов и огромное количество ценнейшего железнодорожного имущества и материалов.

В конце 1919 года и в начале 1920 года наступил самый критический—чрезвычайно тяжелый период в жизни железных дорог Республики, **зимой 1919—1920 г. наблюдались сплошные остановки железнодорожного движения** по целому ряду причин: недовыпуск паровозов, недоставка топлива и проч. Процент больных паровозов доходил в феврале 1920 г. почти до 65%. На целом ряде Южных дорог этот процент повышался до 85%, вследствие чего движение становилось случайным."

1923 г.

„Несмотря на ряд неблагоприятных условий (разрушения империалистической и гражданской войны; изменения границ на Западе) общее протяжение русской железнодорожной сети, вследствие усиленного строительства не только не уменьшилось, но возросло на 4%, составив на 1-е октября 1923 г. 73.000 километров.

Транспорт сделал большие успехи в своем восстановлении и находится в таком состоянии, когда **он без особых затруднений** способен удовлетворить все предъявляемые к нему народным хозяйством и населением страны требования."

1924 г.

„Недостаток грузов и несоответствие их количества с пропускной способностью дорог и с достаточно мощными теперь паровозами и вагонными парками, расчитанными на большую нагрузку **не дает возможности использовать полностью подвижной состав и заставляет часть паровозов держать в резерве в холодном состоянии**".

Итоги общих достижений к 1924 году говорят о том, что транспорт далеко обогнал все другие отрасли промышленности и хозяйства.

Все эти достижения за такой сравнительно короткий период времени являются результатом усиленного и напряженного труда всех работников транспорта.

Восстановление транспорта было ударной задачей поставленной Республикой перед коммунистами и специалистами его, и нужно констатировать успешное разрешение этой задачи.

Эту работу приходилось проводить при чрезвычайно трудных общих экономических условиях, при общем развале аппарата управления и при несоответствии организационной старой структуры транспорта новым требованиям, выдвинутым Советским Союзом по отношению к народному хозяйству.

Нужно было восстанавливать, наново строить, налаживать и перестраиваться на ходу; не останавливая общей работы, перевести транспорт на новые рельсы и работать так, чтобы эта работа сочеталась бы с работой всей промышленности. Нужно было на ходу децентрализизовать работу транспорта и менять внутренние формы его управления. Уничтожение комиссарского состава введение Правлений жел. дорог и проч. и проч.,—все это не только не отразилось на темпе восстановления транспорта, но, наоборот усилило его, углубляя работу и обхватывая все без исключения виды транспорта и транспортного хозяйства.

Если помимо вышеизложенного напомнить некоторую первоначальную косность низового чиновничьего железнодорожного аппарата, несочувствия их идеям Советского строительства, имевший место явный и тайный саботаж, то руководящая работа личного состава транспорта, его коммунистов и передовых специалистов будет в достаточной степени оттенена.

Восстановление русского транспорта—результат упорного, напряженнейшего труда его работников.

Анализу высшего командного состава его и посвящается эта работа.

Краткие сведения о методах учета работников транспорта.

Вследствие твердо установившегося разделения и специализации работников транспорта учет и распределение командного состава имеет вполне выдержанный и централизованный характер.

Подразделение работы железнодорожного транспорта на четыре основные оперативные функции (эксплоатация, тяга, путь, связь и электротехника) определяет соответствующие подразделения по четырем отраслям методов учета в этой области.

Это значительно упрощает самую систему учета, дает точные цифры и предоставляет возможность достаточно исчерпывающе проанализировать их.

Несмотря на многочисленность работников транспорта, разбросанных по всем участкам Советского Союза, есть сейчас не только точно проверенные цифры комадного состава по разным специальностям, но и все данные, определяющие социальное положение, образовательный ценз, стаж работы, количество коммунистов, их выдвижение и проч.

Помимо вышеуказанных основных оперативных служб, учет по железнодорожному транспорту проводится по всем другим службам (административная, юрисконсультация, мобилизационная и др. в одной группе, и хозяйственно-финансовая и эконом. в другой), носящим более суммарный характер, объединяя эти службы двумя группами.

Работа по Учету и назначениям по транспорту, возглавляется административным Управлением Народн. Комисар. Путей Сообщения в Москве и соответствующими административными службами на всех железных дорогах.

Приказом Народного Комиссара Путей Сообщения назначаются:

Уполнаркомпути всех видов транспорта, их помощники и заместители, председатели Правлений, железных дорог и пароходств (утверждаются Советом Труда и Обороны СССР), их заместители и члены Правлений, начальники, заместители их и помощники, железнодорожных морских и речных округов, дорог, пароходств и морей, начальники окружных Управлений местного транспорта, начальники Управлений и самостоятельных отделов НКПС их заместители и помощники, старшие инспектора, и состоящие для особых поручений при Наркоме и его заместителей. Административным Управлением НКПС назначаются: Начальники отделов и служб округов, районов, комитетов, управлений и Правлений дорог, их помощники начальники главных мастерских, начальники отделов и служб и помощники их водных путей, морских и речных пароходств, начальники местных бюро Российского Регистра, помощники начальников окружных Управлений местного транспорта.

Соответствующие принципы положены в основу назначений и на местах, где высшие категории комадного состава назначаются возглавляющим учреждение лицом, а все прочие административными службами.

Материалами для оценок работника служат специальные оценки аттестационных комиссий; высших категорий—Центральной Аттестационной Комиссией, при НКПС, на местах—местных аттестационных комиссий.

Помимо этого, оценка производится материалами учета работников.

Основных элементов для персонального учета немного.

В них входят:—анкета, подробно разработанная, дающая картину всей прошлой работы учитываемого лица, его образовательного ценза, специальности, социального положения и партийности; материалы аттестационной комиссии, представления о назначении, сообщения о переменах в работе. Все эти данные и составляют учетный материал, разрабатываемый Учетно-Распределительным Отделом и сводимый в обще-суммарные ведомости.

Техническими пособиями, как для персонального, так и для суммарного учета является цифровая и цветная шифровки должностей и органов на транспорте по группам и подгруппам. Работа по номенклатуре организована следующим образом.

Общий руководящий состав (Уполнаркомпути и Начальники дорог, члены правлений и пр.)—1 и 2 группы, условно обозначенный красным цветом, обслуживающий аппарат, обозначаемый розовым цветом в одной группе, (Административный Отдел и Управление делами—в I подгруппе, Юрисконсультский Отдел во II-й подгруппе, Мобилизационный—III, Нормирования—IV, Статистики и Картографии—V, Профтехнического образования—VI подгруппе).

Основные службы обозначены так: Служба Пути—зеленым цветом, Тяги—синим, Эксплоатации—малиновым, Связи и Электротехники—желтым и наконец, Хозяйственные, финансовые и экономические службы, объединены в одну группу, обозначаемую фиолетовым цветом и разбитую на подгруппы: I—Коммерческая служба, II—Сборов. III—Счетно-финансовая, IV—Хозяйственно-материальная и V—Агрономическая.

Суммарный учет командного состава дает не только картину по специальности (сколько инженеров, техников и проч.), но и включает данные стажа, образования, социального положения и партийности. Помимо этого особая работа ведется по выдвижению командного состава, на высшие должности. Систематизируются аттестационные характеристики представления, на основании которых составляются списки кандидатов, на высшие должности, используемые при назначениях и перемещениях.

Железнодорожный транспорт.

Успехи транспорта и постоянный рост его работы в значительной степени зависит от подбора личного состава и от степени овладения партией командными высотами по управлению железными дорогами.

Сложность и многогранность управления транспортом и узкая специализация отдельных отраслей железнодорожного хозяйства требуют подготовки, навыка, технических знаний. Поэтому завоевание командных высот по управлению железными дорогами партией пережило несколько фазисов.

Первоначальная структура управления транспортом в эпоху военного коммунизма характеризуется введением по всем железным дорогам института комиссаров. Как при начальнике дороги, так и при начальниках отдельных служб и участков состояли отдельные комиссары, по такому же типу и примерно с такими же функциями, как и в Красной Армии.

Комиссарский состав транспорта подбирался из испытанных коммунистов — преимущественно рабочих, железнодорожников и за ними останется почетная историческая роль в деле восстановления железных дорог Советской Республики.

Перед комиссарским составом стояла огромная задача. В его распоряжение было передано сложнейшее железнодорожное хозяйство, представляющее собою огромную материальную ценность, с огромным штатом рабочих, достаточную оплату труда которых Советская власть в эпоху гражданской войны не имела возможности обеспечить. Кадры специалистов и руководителей транспорта до октябрьской революции—за немногими исключениями повернулись спиной к Советской власти, не желали работать, а зачастую и старались подставить ногу своему комиссару в сложных вопросах. При безденежьи, отсутствия продовольствия, недостатке топлива, и в атмосфере вызванного войнами разрушения—на комиссарский состав возложена была ответственность за восстановление паровозного и вагонного парков, пути, гражданских сооружений, связи и за установление правильной эксплоатационной работы железных дорог при обязанности учиться во время работы руководству дела управления транспортом.

И комиссарский состав справился с этим: контроль, твердый партийный режим, революционная энергия явились основными элементами его успешной работы.

Четырехлетняя работа комиссарского состава дала и другие положительные результаты. Большие кадры партийцев стоя у руля всех видов транспортного хозяйства изучали дело, усваивали технические навыки управления, получали административный, технический и экономический опыт во всех железнодорожных вопросах.

В начале 1922 года, когда окончательно было сломлено сопротивление врагов Советской власти, необходимость комиссарского

контроля отпала, ибо в настроениях широких масс железнодорожных специалистов произошел резкий перелом в сторону признания и полного подчинения Советской власти.

С середины 1922 года в основу угла были положены: хозяйственный расчет, экономическая целесообразность и увязка работы железных дорог со всеми другими видами народного хозяйства. Бесплатные перевозки людей и грузов были прекращены. Возобновился свободный товарный обмен между городом и деревней, установился обще-гражданский-денежный и товарный оборот, и наступила эпоха соответствующей перестройки всех отраслей хозяйства Республики.

С этого времени транспортному хозяйству также пришлось изменить свои старые организационные формы.

Комиссарский состав ж. д. выдвинул из своей среды новых красных специалистов, способных принять самостоятельное участие в управлении разными видами транспорта.

Нижеследующая таблица (№ 1) показывает использование (членов РКП) в целом на железных дорогах по высшим командным должностям.

ТАБЛИЦА № 1.

Распределение комсостава железных дорог по службам и связи с транспортом

(б. железнодорожники).—По наличию на 1/IX—1924 г.

№№ по порядку.	Наименование служб.	Комсостав.		Посторонних.		Связан. с предпр.	
		Всего.	Из них посторонних в % %.	Всего.	Из них членов РКП в % %.	Всего.	Из них членов РКП в % %.
1	По руковод. группе.....	232	22,8	53	81,1	179	40,2
2	По Службе Пути	78	—	—	—	78	5,1
3	По Службе Тяги	124	8,0	1	100	123	12.9
4	По Службе Эксплоатации	99	—	—	—	99	16,1
5	По Сл. Св. и Электр.....	66	—	—	—	66	21,2
6	По прочим Службам.....	687	20,8	143	50,4	544	18,9
	ВСЕГО.....	**1286**	**15,4**	**197**	**58,8**	**1089**	**23,2**

Примечание: посторонние—не работавшие прежде на железных дорогах.

Анализируя эти цифры можно отметить, что из общего числа высшего командного состава железных дорог наличия на 1/IX 24 г.— 28,7% падает на коммунистов.

По руководящей же группе жел. дорог, в целом на коммунистов падает 49,5%, (Ниже я руководящую группу подвергаю специальному анализу).

После руководящей группы наибольший процент падает на группу так называемых „прочих служб“—29,5%, затем на службу Связи и Электротехники—21,2%, далее идет служба эксплоатации 16,2% и служба тяги 13,7%.

Наименьший процент (5,1%) падает на службу пути, как наиболее специальную и требующую более длительной технической подготовки.

Эти цифры показывают непрерывный рост по сравнению с предыдущими годами. Но основная цифра падает на год ликвидации комиссарского состава на железных дорогах (1922 г.), когда основная масса комиссарского состава заняла самостоятельные руководящие посты на железных дорогах.

Но и сейчас в текущем году число коммунистов среди комсостава железных дорог безпрерывно растет. Это видно из диаграммы № 1. См. все диаграммы в конце главы. Так на 1-ое января 1924 года процент коммунистов развился 22,3 , на 1-ое апреля—28,01 , на 1-ое июня—28,6 , а на 1-ое сентября—28,7 иными словами за один год процент коммунистов возрос на 6,4.

И так 28 апреля 1922 года был издан приказ о ликвидации комиссарского аппарата на транспорте.

Приведем некоторые выдержки из этого чрезвычайно интересного, носящего исторический характер в жизни транспорта документа, подписанного т. **Дзержинским**,—

„Неисчислимые подвиги комиссаров дорог, районов, участков, горемов, переброска войск на Врангеля и белых кронштадцев со скоростями, не виданными за время империалистической войны, восстановление разрушенных мостов под огнем неприятеля, воссоздание начавшего быстро разрушаться подвижного состава в 1921 году,—все это является бесспорной и славной заслугой железнодорожных комиссаров.

В то же время комиссары успели выделить из себя ряд красных начальников, соединивших опыт и знания с революционным самоотвержением, и сумели сделать друзьями Советской Республики все ширящиеся кадры старых специалистов, сметая в сторону то контрреволюционное и саботажное, что оставалось еще от старых времен.

Задача комиссарского состава выполнена им и выполнена блестяще; его контроль, инициатива, военный подвиг помогли созданию мощи Советской республики, которая устранила фронты и поставила перед ней новые задачи, центр тяжести переносится из борьбы военной и политической в борьбу экономическую.

Коммунист-хозяйственник должен стать теперь у самого руля управления, должен охватить главный нерв—хозяйственную жизнь транспорта.

Полноправные уполномоченные Наркомпути сменят комиссарский состав в его хозяйственной и политической работе. Красные начальники, уже доказавшие свои способности на деле и товарищи, научившиеся организаторской работе за время своего комиссарского стажа, должны вместе с тем организовать работу дорог, как красные специалисты“.

Взамен упраздненного комиссарского состава был введен институт уполномоченных Наркомпути (УЦД), на всех железных дорогах и соответствующих уполномоченных по железно-дорожным районам (УДР).

Для осуществления политического наблюдения за работой транспорта, учета, распределения и укомплектования его коммунистами были созданы в центре Политический Секретариат и такие же политические секретариаты при Уполнаркомпути на железных дорогах.

Уполнаркомпуть — сменивший комиссара—это око нашей партии над деятельностью железной дороги, имеет в то же время решающий голос в технических вопросах. Уполнаркомпуть, возглавляя правление железной дороги управляет финансовой, экономической и хозяйственной жизнью ее. Одновременно с организацией института уполнаркомпути почти на всех железных дорогах организованы Правления возглавляемые Уполнаркомпуть, в состав которых в качестве члена Правления входит технический руководитель дороги — ее начальник.

Таким образом командные высоты по руководству и управлению железными дорогами, оставлены в руках коммунистов.

Если мы сравним—цифры партийного руководящего состава по промышленности и транспорту, то получим следующие результаты, говорящие, что в этом отношении транспорт идет впереди промышленности.

По железнодорожному транспорту.

Председателей Правлений железных дорог и их заместителей—100%.

По промышленности (трестам) процент Председ. Правлений достигает лишь в 1924 году — 91% (в 1923 г. — 80%).

Приведем общие цифры по Правлениям железных дорог.

Наличия на 1/IX 24 г.

Должность.	Всего.	Из них членов РКП.	По партстажу.				
			До 1917 г.	1917 г.	1918 г.	1919—1920 г.	1920 г. и след.
Председ. Правлений	18	18 (100%)	9	2	6	—	1
Зам. Председ. Правл.	21	21 (100%)	5	10	5	—	1
Члены Правления	77	27 (35%)	10	4	8	5	—
Всего	116	66 т.-е. 57%	24	16	19	5	2

Диаграмма № 2.

Такой состав Правлений может быть признан вполне удовлетворительным. Ближайшая задача—увеличить число коммунистов членов Правлений, ибо в этом отношении имеется некоторый пробел.

Подводя итоги партийного состава Правлений железных дорог необходимо добавить, что из 39 уполнаркомпути и 54 их заместителей имеется всего лишь один беспартийный зам. УЦД.

Кроме того в данный момент мы имеем 13 красных специалистов—начальников дорог, т.-е. 48,1% от их общего количества *).

По социальному положению состав правлений распределяется на 1/IX—24 г. следующим образом:

Должность.	Всего.	По социальному положению.		
		Рабочих.	Крестьян.	Служащих.
Председ. Правл.	18	5	6	7
Зам. Председ. Правл.	21	10	6	5
Члены Правл	77	15	15	47
Всего	116	30	27	59

Наибольшее число служащих падает на членов правлений, т.-к. среди них основная масса беспартийных специалистов.

Теперь перейдем к общему анализу всего высшего командного состава железнодорожного транспорта до помощников начальников служб включительно, а по службе тяги до нач. главн. мастерских включительно. См. диаграмма № 3.

Большинство обще-командного состава железнодорожного транспорта работает на железных дорогах давно, с дореволюционных времен. Проанализировав цифры беспартийного комсостава железных дорог, можно установить, что 91,2% падает на старых железнодорожников и лишь 8,8% на людей не связанных прежде с железными дорогами. Если учесть новые выпуски инженеров институтом Путей Сообщения, с одной стороны, и создание правлений, всвязи с более широким развитием экономической деятельности железных дорог в настоящее время с другой, то приток этих 8,8% общего беспартийного комсостава будет вполне понятен.

Приходилось дополнительно привлекать специалистов для развития новых отраслей железнодорожного хозяйства и, частично из находящихся вне транспорта, организаций.

Анализ партийного комсостава дает другие цифры. Мы имеем 68,1% бывших железнодорожников из числа обще-партийного командного состава, 31,9%—не железнодорожников, т.-е. коммунистов, переброшенных на транспорт партийными организациями для усиления коммунистического влияния и завоевания командных высот. (См. диаграмму № 4).

Эти коммунисты притекали путем планового распределения и в ударном порядке из ЦК РКП и Губкомов, распределяясь по транспорту через соответствующие центральные и местные политорганы.

Для характеристики вышеизложенного, приведем таблицу.

*) Эта цифра особенно возросла в последние годы (с 4 нач. дорог в 1922 к 13 в 1924 г.).

Распределение комсостава жел. дорог по партийности и связи с транспортом (б. железнодорожники).

Наличия на 1/IX—24 г.

Партийность.	Связь с предпр.		Посторонн.		Всего.	
	Число.	%%	Число.	%%	Число.	%%
Членов РКП	253	68,1	116	31,9	369	28,7
Беспартийных	836	91,2	81	8,8	917	71,3
Всего	1089	84,7	197	15,3	1276	100%

В основной процент партийного комсостава железнодорожников (68,1) преимущественно входят все бывшие железнодорожные комиссары, занявшие разнообразные командные посты. Но, как положительное явление, можно отметить рост числа новых коммунистов, беспревывно притекающих на железные дороги и, овладевающих разными командными высотами транспорта.

Нижеследующая таблица продолжительности службы в занимаемых должностях характеризует общую специализацию наших работников, которую, к сожалению, нельзя признать вполне удовлетворительной. Частые переброски, вызываемые необходимостью революционного времени исключали возможность достаточно длительной специализации. Этот недочет сейчас изживается и, Наркомпуть издан специальный приказ, запрещающий частые переброски работников и требующий после внимательного, продуманного назначения каждого работника—оставление его на длительный период, в занимаемой должности, результатом чего последует более глубокая и всесторонняя специализация каждого работника. (См. табл. стр. 21).

Как видно из вышеприведенной таблицы главная масса партийного комсостава (73,4%) остается в занимаемой должности всего год и меньше, затем 22,5% работает в своих должностях до 2-х лет и совсем незначительный процент (3,3%) падает на 3-летнюю работу. От 3 же до 5 лет в занимаемых должностях есть всего 0,8% общего числа партийного комсостава.

Не в такой степени, но то же явление можно установить по отношению к беспартийному комсоставу. Большая половина (51,9%) и здесь работает в своей должности всего год и меньше, и дальше процент этот все снижается, в зависимости от времени.

Помещаемая таблица о распределении комсостава жел. дор. по службам и продолжительной службы в занимаемых должностях представляет возможность более детального анализа. (См. табл. стр. 22).

По руководящей группе, мы имеем наибольшие проценты работы партийцев до одного и двух лет (60,5% и 44,4%), резко падающий % (5,5) до 3-х лет и полное отсутствие на более продолжительные сроки. Это объясняется общим недостатком работников для руководящей работы и необходимостью переброски их в наиболее слабые места.

Партийность и продолжительность службы в занимаемой должности комсостава жел. дор. транспорта

Наличия на I.XI 24 г.

Партийность.	До 1 года.		До 2 лет.		До 3 лет.		От 3—5 лет.		Более 5 лет.		ВСЕГО.	
	Число.	%	Число.	%	Число.	%	Число.	%	Число.	%	Число.	%
Членов РКП	271	73,4	83	22,5	12	3,3	3	0,8	—	—	369	28,7
Беспартийных	476	51,9	253	26,4	90	9,8	84	9,1	14	6,8	917	71,3
ВСЕГО	**747**	**58,1**	**336**	**26,2**	**102**	**7,9**	**87**	**6,6**	**14**	**1,1**	**1276**	**100%**

Распределение комсостава железных дорог по службам и продолжительности службы в занимаемых должностях.

Наличие на I/IX 24 г.

№№ по порядку.	Наименование служб.	Число комсостава по продолжительности службы в занимаемых ныне должностях.														
		До 1 года.			До 2-х лет.			До 3-х лет.			От 3—5 лет.			Более 5 лет.		
		ВСЕГО.	Из них членов РКП.		ВСЕГО.	Из них членов РКП.		ВСЕГО.	Из них членов РКП.		ВСЕГО.	Из них членов РКП.		ВСЕГО.	Из них членов РКП.	
			Число.	%		Число.	%		Число.	%		Число.	%		Число.	%
1	По руковод. груп.....	142	86	60,5	63	28	44,4	18	1	5,5	9	—	—	—	—	—
2	По Сл. Пути	36	3	8,3	19	1	5,2	11	—	—	8	—	—	4	—	—
3	По Сл. Тяги	72	10	13,9	18	6	33,3	14	1	7,1	18	—	—	2	—	—
4	По Сл. Эксплоатации....	57	11	19,2	20	3	15,0	17	2	11,8	5	—	—	—	—	—
5	По Сл. Св. и Электр.	34	10	29,4	10	1	10,0	8	2	25,0	12	1	8,3	2	—	—
6	По прочим служб.	406	151	37,2	206	44	21,3	34	6	17,7	35	2	5,7	6	—	—
	ВСЕГО.....	**747**	**271**	**36,2**	**336**	**83**	**24,7**	**102**	**12**	**11,7**	**87**	**3**	**3,4**	**14**	—	—

Непрекращающийся рост руководящего состава наших красных специалистов постепенно приводит к изжитию недостатка в людях и, как результат, даст более длительные сроки пребывания руководителей различных отраслей дорог на своих местах по данной дороге.

По службе связи и электротехники 25% партийного комсостава работает на своих местах до 3-х лет и 8,3%, работает от 3 до 5 лет. То же в зависимости от общего числа мы наблюдаем по так-называемым „прочим службам" (17,7%—до 3-х лет и 5,7% от 3 до 5 лет).

Из вышеуказанного вытекает, что задача дальнейшей подготовки и специализации красных специалистов все еще продолжает стоять перед нами, и прибегать к переброскам работников можно лишь в крайних случаях.

Особено вредны переброски партийцев из одной службы в другую. В таких случаях исключается всякая возможность достаточно глубокого и всестороннего изучения какой-нибудь технической области железнодорожного дела.

Перейдем к вопросу распределения командного состава по возрасту и партийности.

Нижеследующая табличка и диаграмма № 5 дают чрезвычайно интересные выводы.

Распределение комсостава железно-дорожного транспорта по возрасту и партийной принадлежности.

Наличия на 1/IX—1924г.

Партийность.	До 30 лет.		31—40 л.		41—50 л.		51 и старше.		ВСЕГО.	
	Число.	%	Число.	%	Число.	%	Число.	%	Число.	%
Членов РКП	43	11,6	251	68,0	68	18,7	6	1,7	369	28,7
Беспартийных ..	14	1,5	230	23,9	443	48,3	231	26,3	917	71,3
ВСЕГО	**57**	**4,4**	**481**	**37,9**	**511**	**40,1**	**237**	**17,6**	**1286**	**100%**

Если проследить возрастный состав коммунистов и беспартийных. то мы увидим, что наибольший процент среди коммунистов падает на возраст от 31 до 40 лет (68%), затем от 41 до 50 лет (18,7%), затем 11,6% на возраст до 30 лет и лишь 1,7% на 51 год и старше, т.-е. наибольшее количество партийных в возрасте от 30 лет до 40. Среди беспартийного же комсостава весьма солидный процент (26,3) отходит на старый возраст (от 51 года и старше) затем 48,3% на возр. от 41 до 50 лет, на молодой же возраст до 30 лет всего 1,5%. Если учесть укомплектование наших Вузов преимущественно коммунистами и рост новых кадров—красных специалистов, то подростающее партийное поколение должно будет постепенно целиком и полностью овладеть всеми видами управления железными дорогами. Весьма показателен тот факт, что сейчас уже мы имеем больше чем в три

раза партийного комсостава, чем беспартийного (43 и 14) в возрастах до 30 лет.

Из всего этого ясно, что новые, молодые кадры вливающегося командного состава, состоят почти исключительно из коммунистов и преимущественно за их счет будет проходить и развиваться процесс завоевания партией командных высот по управлению железными дорогами. Приводимая, детализированная по службам таблица, подтверждая вышеизложенное, показывает еще в каких службах процесс увеличения числа коммунистов протекает более интенсивно и в каких более медленнее. Здесь в обратной зависимости с имеющимся уже количеством коммунистов находится техническая сложность управления в данной службе.

Распределение номсостава железных дорог по службам и возрастным группам.

Наличия на 1 IX—1924 г.

НАИМЕНОВАНИЕ СЛУЖБЫ ИЛИ ГРУППЫ.	РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОМСОСТАВА ПО ВОЗРАСТУ.							
	До 30 лет.		31—40 л.		41—50 л.		51 и старше.	
	Всего (абс. ч.).	Из них чл. РКП в %%%	Всего (абс. ч.).	Из них чл. РКП в %%%	Всего (абс. ч.).	Из них чл. РКП в %%%	Всего (абс. ч.).	Из них чл. РКП в %%%
По руковод. группе.....	9	100	105	87,6	68	20,5	50	—
По службе Пути.....	—	—	23	17,3	42	—	13	—
По службе Тяги	1	—	33	27,2	76	9,2	14	7,1
По службе Эксплоатации	2	—	33	30,3	48	12,5	16	—
По службе Св. и Электр.....	1	100	28	39,3	28	7,1	9	—
По прочим службам.....	44	77,2	259	49,0	249	15,6	135	3,7
Всего	57	75,4	481	52,2	511	13,3	237	2,5

В части технической сложности управления необходимо отметить еще один момент в службах, где низовая специальность (электротехник, бухгалтер) является более или менее достаточной с технической точки зрения для обхвата какой нибудь крупной части работы данной службы. Здесь мы имеем больше коммунистов, чем в тех, где низовая специальность с технической точки зрения недостаточна для крупной руководящей работы (путь, тяга). Это подтверждает осторожность и обдуманность в вопросе назначений коммунистов на руководящие посты в технические службы железных дорог. Проводя коммунизирование аппарата,—вопросам технической подготовки и пригодности отводится первое место.

Переходим к вопросам социальных групп работников железнодорожного транспорта.

Общие суммарные данные и в этом вопросе дают резкую разницу в социальных группировках между коммунистами и беспартийными (см. таблицу) и диаграмму № 6.

Распределение комсостава жел.-дор. по социальной группе (по происхождению) и партийности.

Наличия на 1/IX—1924 г.

Соц. группы.	Членов РКП.		Беспартийных.		ВСЕГО.	
	Число.	%%	Число.	%%	Число.	%%
Рабочих	139	65,7	72	34,1	211	16,3
Ремесленников	22	42,3	30	57,7	52	4,0
Крестьян	111	43,0	147	57,0	258	20,2
Др. нерабочих	97	12,7	668	87,3	765	59,5
ИТОГО	**369**	**28,7**	**917**	**71,3**	**1286**	**100%**

Выделив из общего числа командного состава, рабочих, мы увидим, что 65,7% падает на коммунистов и только 34,1% на беспартийных, т.-е. коммунистов почти в два раза больше. С другой стороны из этой же таблицы вытекает, что из так-называемых других, т.-е. служащих и прочее, основная масса (87,3%) падает на беспартийных и лишь 12,7% на коммунистов. Значит, в численном соотношении беспартийного командного состава, по чуждым пролетарскому строительству социальным группировкам в 7 с лишним раз больше партийного.

Это наиболее уязвимое место железнодорожного транспорта и именно в этой части, главным образом, должно быть сосредоточено внимание партии по овладению командными высотами. Плановая замена этой части беспартийного командного состава достаточно подготовленным партийным — вот очередная задача коммунизирования железных дорог.

Обще-итоговые цифры социальных групп командного состава транспорта указывают, что больший процент (59,5%) падает на другие не рабочие социальные группы.

Характерно, что % крестьян (20,2) больше чем % рабочих (16,3). При чем на железных дорогах промышленных районов (Москва, Ленинград, Донбас) мы замечаем прямо противоположную картину. Но все же решающим фактором в этих пропорциях социального состава, играет основная масса железных дорог, проходящих по сельско-хозяйственным районам без развитой промышленности.

Процент ремесленников (4) к общему комсоставу, дорог образовывается из железных дор г, проходящих в центральных, кустарных районах.

В процессе экономического развития страны и усиления конкуренции между ремесленниками и кустарями (наиболее распространенных в русских, центральных губерниях) не выдерживающие конкуренции ремесленники устремились в поисках заработка в предприятия развивающейся промышленности, в некоторых районах, преимущественно на железные дороги. Интересны цифры социального состава по отдельным дорогам и службам указывающие чрезвычайную зависимость социального состава от экономики районов прохождения железных дорог (см. таблицу ниже).

Мы видим здесь, что наибольшие проценты рабочих из общего числа командного состава (от 27%, до 24,23%) сгруппированы на Московско-Курской, Северо-Западной, Рязано-Уральской, Южных и Екатеринских железных дорогах, т.-е. дорогах, обслуживающих промышленные, производственные районы Союза Республик, обхватывающих основное пролетарское ядро ее. И наименьшие проценты (7—8%) падают на дороги либо проходящие по малонаселенным местностям, либо, главным образом по земледельческим, крестьянским районам (Московско-Киево-Воронежская ж. д.). (См. табл. стр. 27).

Если перейти к цифрам распределениям рабочих коммунистов по железным дорогам, то и здесь мы увидим, что наибольшие проценты (свыше 50) падают на промышленные районы (Москва, Ленинград, Донбас, Урал, и прочие) и на все железнодорожные узлы, обслуживающие эти центры, где налицо наибольшая концентрация пролетариата.

Наименьшие проценты (в среднем) группируются по наиболее отсталым районам. Весьма интересно здесь еще отметить, что к числу дорог с наибольшими % коммунистов-рабочих относятся дороги, где в течение нескольких лет царствовали белогвардейцы, как Томская, Омская, Южные, Юго-Западные и другие и один из наибольших процентов (83,3) падает на Закавказские дороги.

Сделанные выше выводы о концентрации не пролетарских элементов на дорогах, проходящих через районы с неразвитой промышленностью подтверждают цифры комсостава по отдельным дорогам (см. таблицу выше).

Мы не будем здесь еще останавливаться на той части таблицы, которая дает цифры по службам в отдельности, так как этот вопрос достаточно исчерпывающе выше уже освещался.

Приведем еще данные об образовательных цензах среди партийного и беспартийного комсостава железных дорог. (См. табл. стр. 28).

Здесь нужно констатировать, что наибольший процент коммунистов с низшим образованием (65,6), а примерно такой же процент среди беспартийных (62) с высшим.

Со среднем же образованием коммунистов больше, чем беспартийных (28,2% и 17, 7%). Очень невелик процент коммунистов с высшим образованием (16,5), который увеличится, в связи с мощным наростанием нового красного, пролетарского студенчества.

Нижеследующая таблица распределения командного состава по железным дорогам, по образовательному цензу указывает еще на зависимость культурного уровня района на этом распределении. (См. таблицу на 29 стр.)

Распределение комсостава по железным дорогам (а также по службам) и социальному положению (по происхождению).

Наличия на 1/IX—1924 г.

№№ по порядку.	Название дорог. или служб.	Комсостав.		Число комсостава.					
				Рабочих.			Нерабочих.		
		Всего.	Из них рабоч. в % %	Всего.	Из них членов РКП.		Всего.	Из них членов РКП.	
					Число.	% %		Число.	% %
1	М.-Бел.-Балтийск.	51	9,8	5	4	80,0	46	9	19,5
2	М.-Казанская	50	20,0	10	8	80,0	40	7	17,5
3	М.-Курская	54	27,7	15	11	73,3	39	7	18,0
4	М.-Киево-Воронежская	52	7,7	4	2	50,0	48	7	14,6
5	Северные	48	12,5	6	3	50,0	42	11	26,2
6	Сызрано-Вяземская	39	10,3	4	2	50,0	35	5	14,3
7	Мурманская	44	18,1	8	4	50,0	36	9	25,0
8	Октябрьская	52	11,5	6	4	66,6	46	15	32,6
9	Северо-Западные	44	25,5	9	6	66,6	35	4	11,4
10	Западные	44	13,6	6	3	50,0	38	5	13,2
11	Орлово-Витебская	34	11,8	4	2	50,0	30	7	23,3
12	Рязано-Уральская	52	23,0	12	10	83,3	40	8	20,0
13	Самаро-Златоустовская	42	21,5	9	5	55,5	33	5	15,1
14	Пермская	52	19,2	10	4	40,0	42	8	19,0
15	Юго-Восточные	41	14,6	6	2	33,3	35	9	25,7
16	Северо-Кавказские	48	15,0	7	3	44,4	41	9	21,9
17	Закавказские	48	12,5	6	5	83,3	42	8	19,0
18	Средне-Азиатская	39	15,4	6	4	66,6	33	9	27,2
19	Ташкентская	38	8,0	3	3	100	35	10	28,6
20	Упр. ЮЖОПС а	19	16,0	3	2	66,6	16	3	19,0
21	Донецкие	43	18,6	8	8	100	35	11	31,4
22	Екатеринински	43	23,2	10	9	90,0	33	9	27,2
23	Юго-Запа ные	57	22,8	13	7	53,8	44	10	22,7
24	Южные	46	26,0	12	8	66,6	34	8	23,5
25	Пр. Сибирских ж. д.	25	8,0	2	2	100	23	4	17,3
26	Омская	27	18,5	5	3	60,0	22	3	13,6
27	Томская	29	24,3	7	5	71,4	22	5	22,7
28	Забайкальская	25	8,0	2	2	100	23	5	21,7
29	Уссурийская	30	16,6	5	2	40,0	25	6	24,0
30	Читинская	36	14,0	5	3	60,0	31	7	22,5
31	Район. Комит. по регул. перевозок	34	8,8	3	3	100	31	7	22,2
1	По сл. Пути	78	5,1	4	2	50,0	74	2	2,7
2	„ „ Тяги	124	20,9	26	10	39,0	98	7	7,2
3	„ „ Эксплоатации	99	6,0	6	3	50,0	93	13	14,0
4	„ „ Св. и Электр.	66	12,1	8	5	62,5	58	9	15,5
5	„ пр. службам	687	17,8	122	78	61,3	565	125	22,1
6	„ руковод. группе	232	19,4	45	41	91,1	187	74	39,9
	Всего	1286	16,4	211	139	65,7	1075	230	21,4

Распределение комсостава жел.-дор. транспорта по образовательному цензу и партийности.

Наличия на 1/IX—24 г.

	Высшее.		Среднее.		Низшее.		Всего.	
	Число.	%%.	Число.	%%.	Число.	%%.	Число.	%%.
РКП	24	6,5	103	28,2	242	65,6	369	28,7
Беспартийн.	569	62,0	163	17,7	185	20,3	917	71,3
Всего	593	46,1	266	20,7	427	33,2	1286	100

Итак мы видим, что и здесь наибольшее число комсостава с высшим образованием сконцентрировано на дорогах, обслуживающих крупные центры (Москва, Ленинград, Харьков, Киев, Тифлис, Екатеринослав) и наименьшее количество на окраинах (Сибирь, Туркестан), и в небольших городах. Это объясняется с одной стороны нежеланием комсостава с высшим образованием выезжать на окраины и согласием на значительно более мелкую работу, но где-нибудь в центре, и с другой—отсутствием специальных учебных заведений в провинции.

Распределение партийного комсостава с высшим образованием, ввиду чрезвычайного недостатка в нем, производится по наиболее боевым, ударным местам железных дорог, в большинстве по руководящей работе. Так наибольший % этого комсостава находится в руководящей группе, по прочим службам, т.-е. на экономической, хозяйственной и финансовой работам, являющимися сейчас чрезвычайно важными и ударными и по службе тяги, т-е. по ремонту и восстановлению паровозного и вагонного хозяйства.

То же явление концентрации командного состава, но в значительно меньшей степени наблюдается с комсоставом, получившим среднее образование (см. таблицу).

Распределение партийного комсостава со средним образованием, дает наибольшие проценты по руководящей группе, служба, Пути, Тяги, Связи и Электротехники. (См. табл. стр. 29)

С низшим образованием по руководящей группе—93,9% (выдвиженцы) и службе пути (100%).

Наибольшие проценты партийного комсостава с низшим образованием в распределении по железным дорогам относятся к крупным центрам, состоят сплошь из передового и наиболее развитого пролетариата.

Заканчивая анализ высшего командного состава железных дорог приведем суммарную таблицу его распределения.

(см. таблицу на 30 стран.) и диаграмму № 7.

Несмотря на бесспорное постепенное овладение коммунистами командными высотами на железных дорогах, необходимо усиление темпа этой работы. Дальнейшее выдвижение коммунистов—рабочих, от станка, создание условий для общей подготовки железнодорожных

Распределение комсостава по железным дорогам (а также по службам) и образовательному цензу.

Наличия на 1/XII—24 г.

№№ по порядку.	Наименование дорог или служб.	Комсостав по образованию.								
		Высшее.			Среднее.			Низшее.		
		Всего.	Из них член. РКП. Число.	Из них член. РКП. %%.	Всего.	Из них член. РКП. Число.	Из них член. РКП. %%.	Всего.	Из них член. РКП. Число.	Из них член. РКП. %%.
1	М.-Бел.-Балтийская	29	1	3,7	8	4	50,0	14	8	57,1
2	М.-Казанская	20	1	5,0	20	8	40,0	10	6	60,0
3	М.-Курская	28	1	3,6	7	3	42,8	19	14	73,7
4	М.-Киево-Воронежская	31	1	3,2	8	1	12,5	13	7	53,7
5	Северные	23	1	4,2	10	5	50,0	15	8	53,3
6	Сызрано-Вяземская	16	—	—	8	1	12,5	15	6	40,0
7	Мурманская	22	1	4,6	11	6	54,5	11	6	54,5
8	Октябрьская	29	1	3,8	9	7	77,7	14	11	78,5
9	Северо-Западные	27	3	11,1	7	3	42,8	10	4	40,0
10	Западные	18	—	—	7	1	14,3	19	7	36,8
11	Орлово-Витебская	12	—	—	10	2	20,0	12	7	58,7
12	Рязано-Уральская	26	1	3,8	8	4	50,0	18	13	72,2
13	Самаро-Златоустовская	18	—	—	7	1	14,3	17	9	53,0
14	Пермская	22	—	—	11	4	36,3	19	8	42,1
15	Юго-Восточные	15	—	—	10	5	50,0	16	6	37,4
16	Северо-Кавказские	23	—	—	15	7	46,6	10	5	50,0
17	Закавказские	30	1	3,3	6	2	33,3	12	10	83,3
18	Средне-Азиатская	15	1	6,6	9	5	55,5	15	7	46,6
19	Ташкентская	17	1	5,9	5	2	40,0	16	10	62,5
20	Упр. ЮЖОПС'а	7	—	—	6	1	16,6	6	4	66,6
21	Донецкие	15	—	—	10	5	50,0	18	14	77,7
22	Екатерининские	17	3	17,9	8	3	37,5	18	12	66,6
23	Юго-Западные	32	3	9,3	8	2	25,0	17	12	70,6
24	Южные	20	—	—	6	4	66,6	20	12	60,0
25	Пр. Сибирск. ж. д.	14	1	7,1	5	2	40,0	6	3	50,0
26	Омская	9	—	—	4	—	—	14	6	42,9
27	Томская	11	2	18,1	8	3	37,5	10	5	50,0
28	Забайкальская	9	—	—	10	4	40,0	6	3	50,0
29	Уссурийская	7	—	—	8	2	25,0	15	6	40,0
30	Читинская	15	—	—	6	2	33,3	16	8	53,3
31	Районные комитеты по регулированию перевозок	16	1	6,2	11	4	36,3	7	5	71,4
1	По руковод. групп	109	8	7,3	38	27	71,0	85	80	93,9
2	„ Сл. Пути	75	1	1,3	1	1	100	2	2	10,0
3	„ „ Тяги	87	6	6,9	2	1	50,0	35	15	42,8
4	„ Эксплоатац.	44	1	2,2	27	6	22,2	28	10	35,7
5	„ Сл. Связи и Электр.	41	1	2,4	4	2	50,0	21	11	52,3
6	„ пр. службам	237	7	2,9	194	66	34,0	256	124	48,3
	Всего	593	24	4,1	266	103	39.0	427	242	56,6

Распределение комсостава по железным дорогам (а также по службам) и партийности.

Наличия на 1/IX—1124 г.

№№ по порядку.	Наименование дорог или служб.	Число комсостава.		
		Всего.	Из них.	
			Число.	% %
1	М.-Бел.-Балтийская	51	13	25,5
2	Моск.-Казанская	50	15	30,0
3	Моск.-Курская	54	18	33,3
4	Моек.-Киево-Воронежская	52	9	17,3
5	Северные	48	14	29,2
6	Сызрано-Вяземская	39	7	18,0
7	Мурманская	44	13	29,5
8	Октярьская	52	19	36,5
9	Северо-Западные	44	10	22,7
10	Западные	44	8	18,2
11	Орлово-Витебская	34	9	26,4
12	Рязано-Уральская	52	18	34,6
13	Самаро-Златоустовская	42	10	23,8
14	Пермская	52	12	23,0
15	Юго-Восточные	41	11	26,8
16	Северо-Кавказские	48	12	25,0
17	Закавказские	48	13	27,0
18	Средне-Азиатска я	39	13	33,3
19	Ташкентская	38	13	34,2
20	Упр. Южного Округа Пут. Сообш.	19	5	26,3
21	Донецкие	43	19	44,2
22	Екатерининские	43	18	41,9
23	Юго-Запад ые	57	17	29,8
24	Южные	46	16	34,8
25	Правление Сибирских ж. д.	25	6	24,0
26	Омская	27	6	24,0
27	Томская	29	10	34,5
28	Забайкальская	25	7	28,0
29	Уссурийская	30	8	26,6
30	Читинская	36	10	27,7
31	Районные Комитеты по регулированию перевозок	34	10	29,4
1	По руковод. группе	232	115	49,5
2	„ Сл. Пути	78	4	5,1
3	„ „ Тяги	124	17	13,7
4	„ „ Эксплоатации	99	16	16.2
5	„ „ Св. и Электротехн.	66	14	21.2
6	„ пр. службам	687	203	29,5
	Всего	1286	369	28,7

коммунаров, для возможности всесторонней специализации в разных отраслях железнодорожного строительства, укомплектование наших техникумов и институтов путей сообщения и получение партийных сил от парторганизаций—вот основные задачи усиления коммунистического влияния на железных дорогах. Происшедшее почти целиком овладение коммунистами руководящей, экономической, финансовой и административной работой на железных дорогах теперь уже недостаточно. Необходимо более активное проникание в технические области.

Коммунист-эксплоатационник, комунист-тяговик, коммунист-путеец, побольше этих коммунистов—вот лозунги, выдвигаемых теперь партийными руководителями железных дорог.

Диаграмма № 1.

Распределение комсостава железных дорог по партийности

наличия:

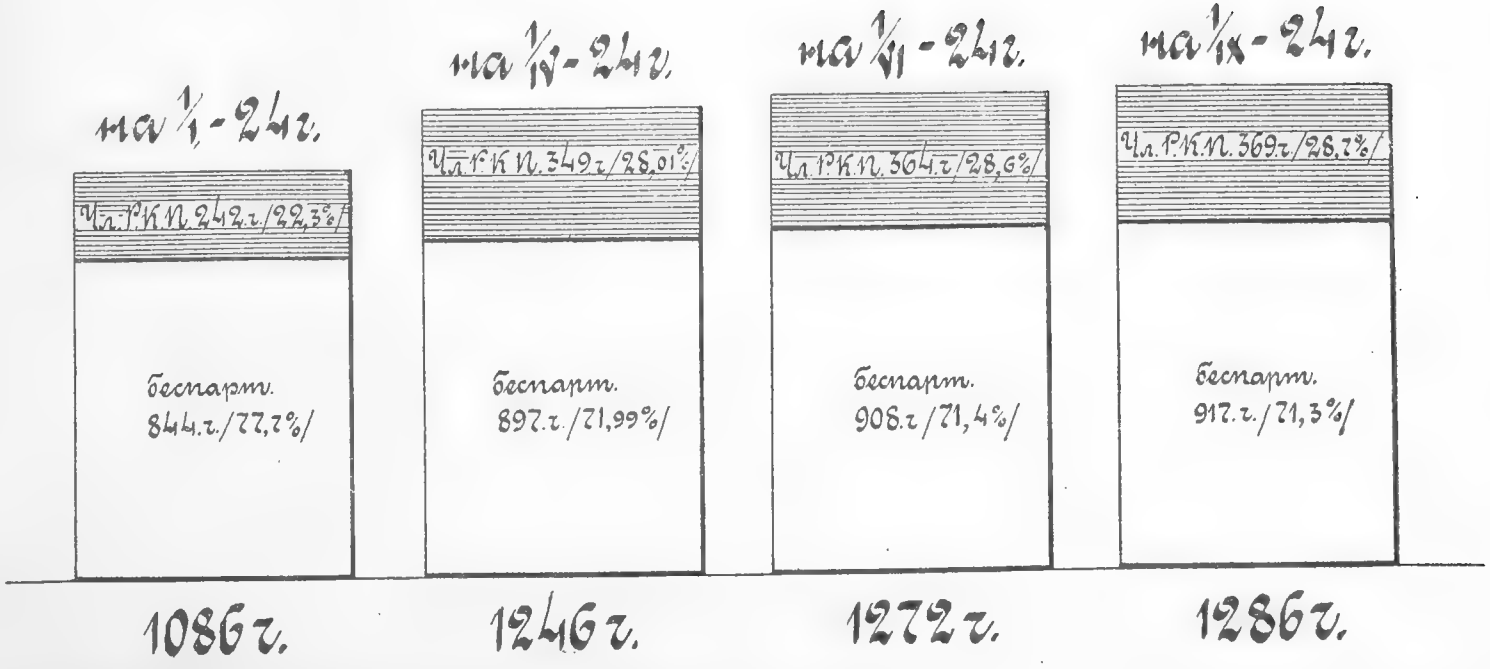


Диаграмма № 2.

Распределение состава Правлений жел. дорог по партийности наличия на 1/IX. 24 г.

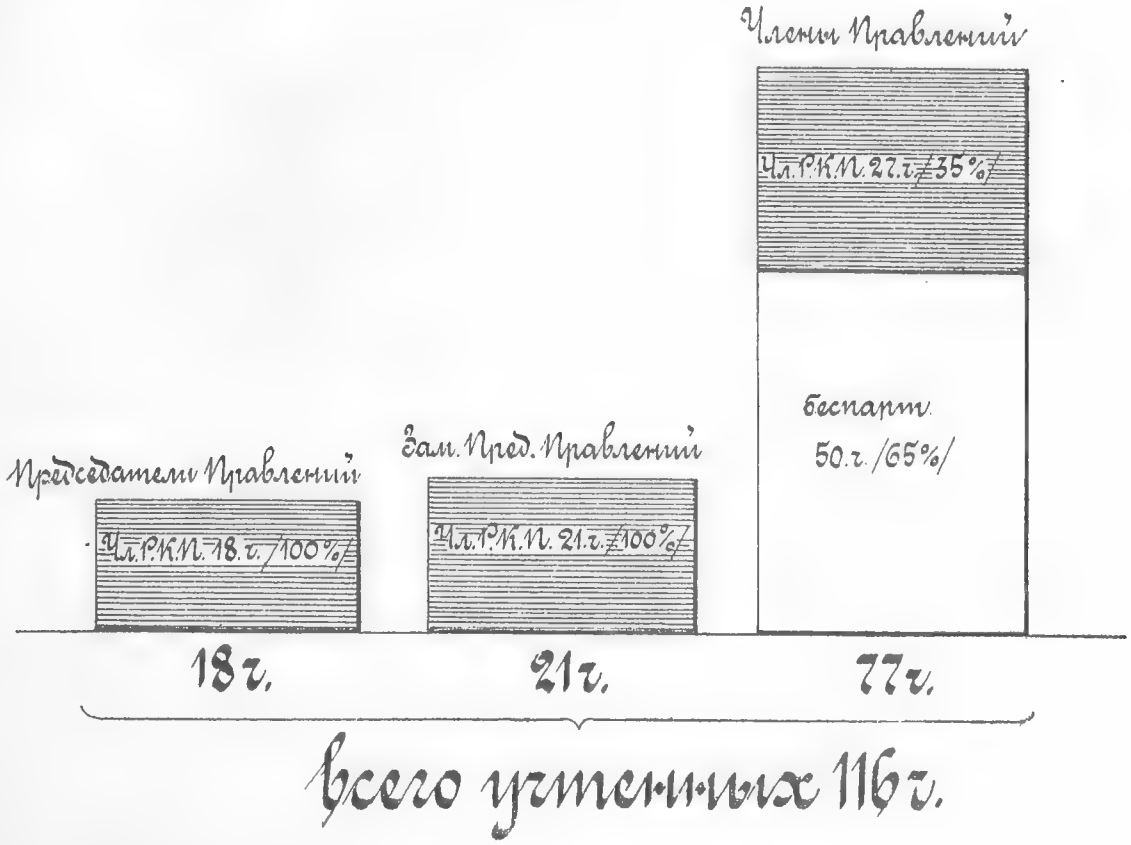


Диаграмма № 3.

Распределение состава Правлений жел. дорог по социальному положению /по происхождению/ наличия на 1/IX - 24 г.

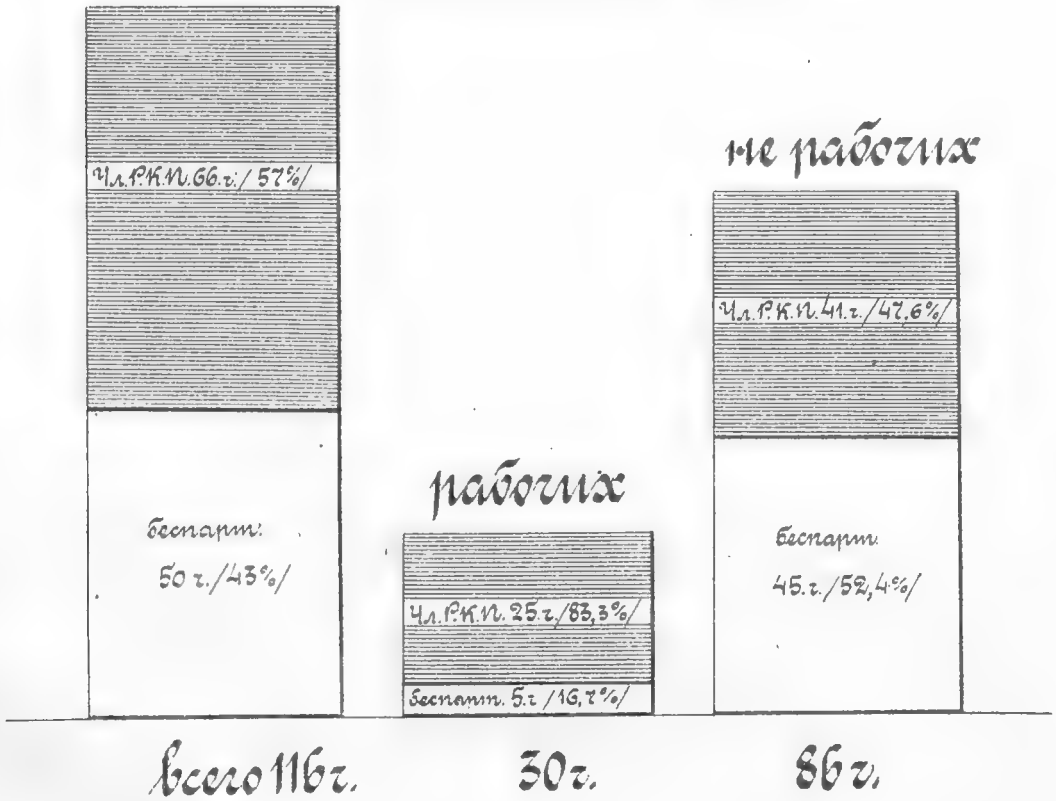
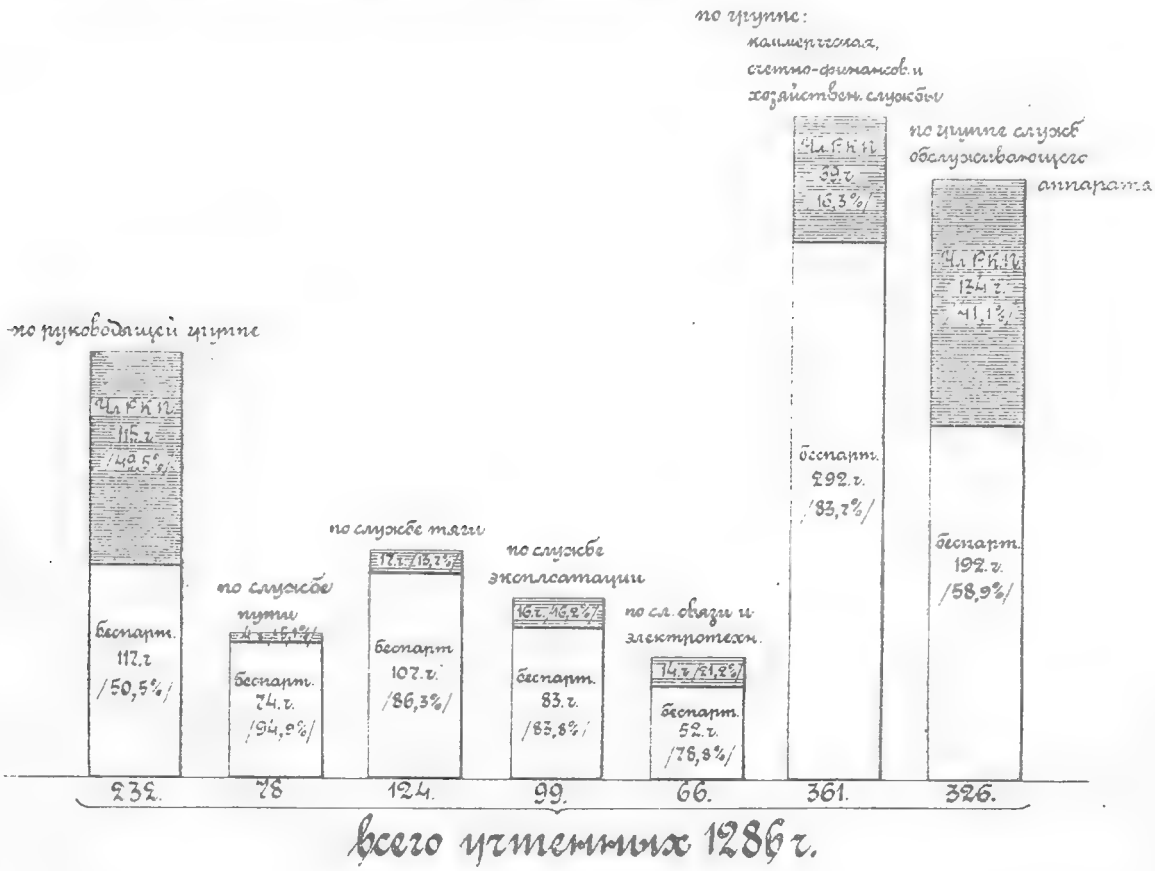


Диаграмма № 4.

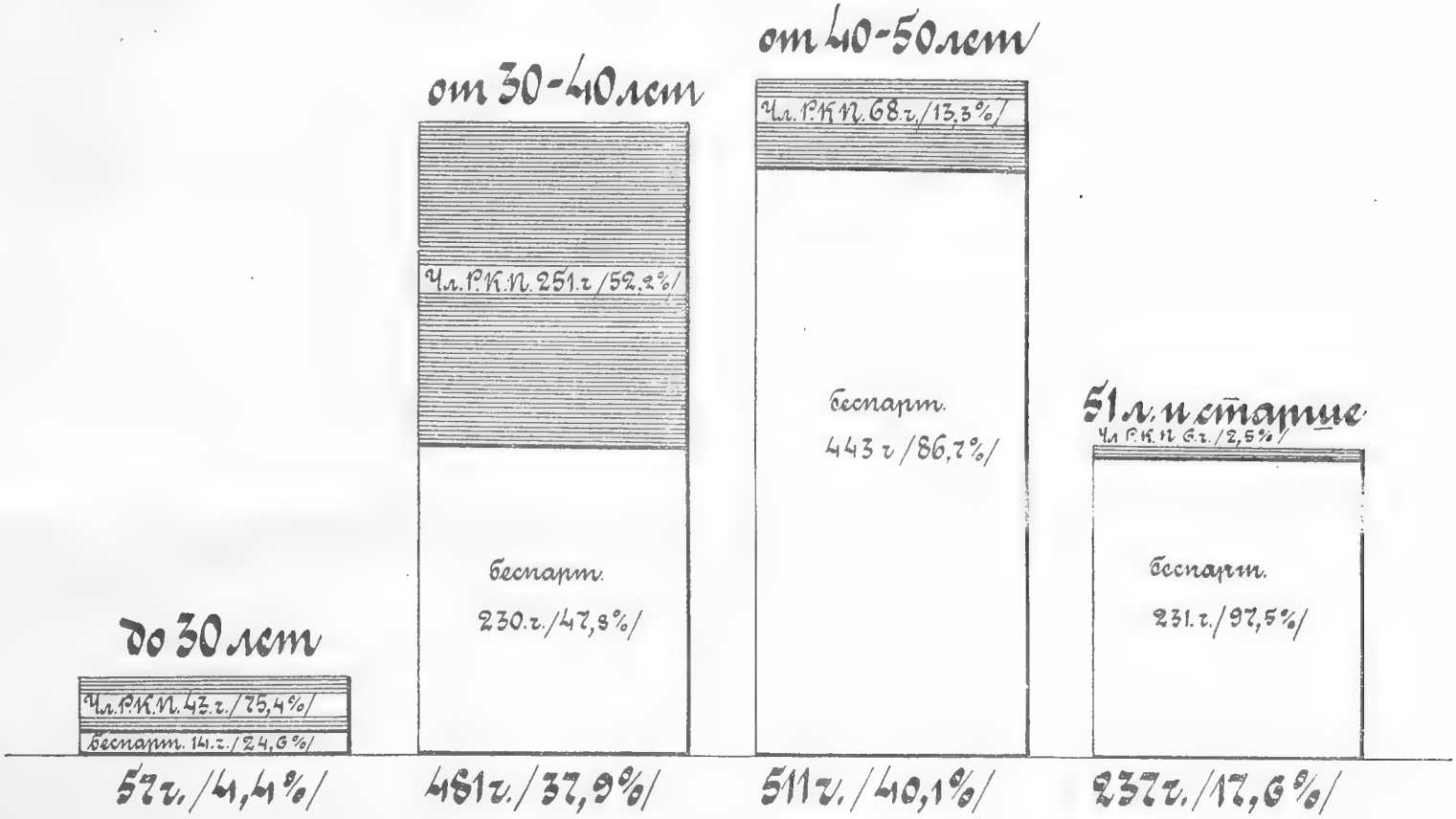
Распределение комсостава железных дорог по служебам и партийности наличия на 1/IX-24 г.



всего учтенных 1286 г.

Диаграмма № 5.

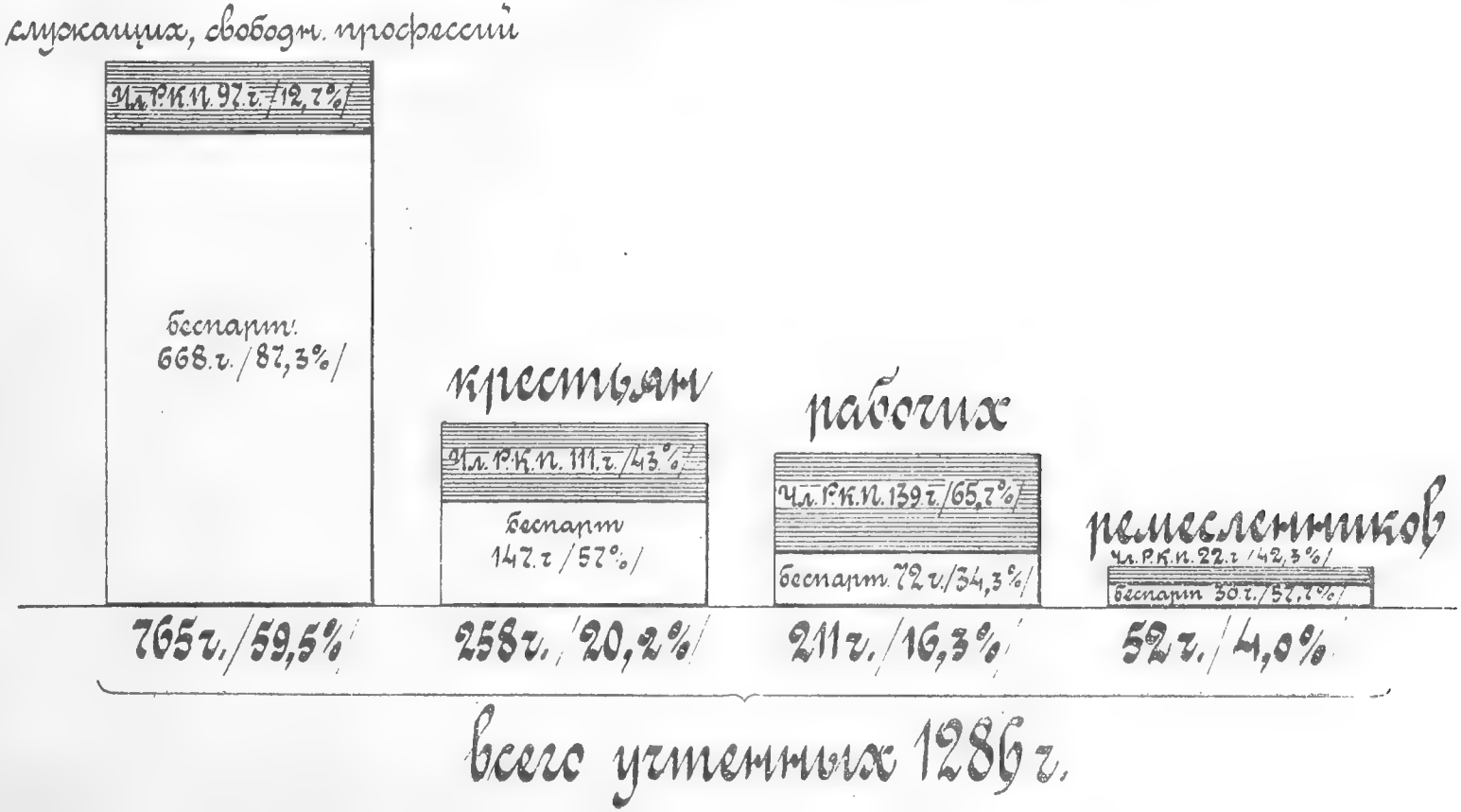
Распределение комсостава железных дорог по возрасту наличия на 1/IX - 24 г.



всего учтенных 1286 г.

Диаграмма № 6.

Распределение комсостава железных дорог по социальному положению /по происхождению/ наличия на 1/IX-24 г:



Морской транспорт.

Роль моряка в октябрьские дни хорошо известна. Моряки всегда были на передовых постах с момента Октябрьской революции и во всю эпоху гражданской войны. Моряки играли выдающуюся роль во всей истории российского революционного движения.

Моряк—командир, моряк—комиссар, моряк—красный боец был всюду во всех частях Красной Армии, на всех фронтах, в самых опасных боевых участках.

Такими же передовыми и сознательными, как военные, были моряки и нашего торгового флота. Поэтому процент коммунистов по морскому транспорту как в целом, так и по командному составу значительно выше, чем в железнодорожном. Несмотря на не менее сложную специализацию руководителей морского транспорта, мы сейчас имеем 45% коммунистов, комсостава всех видов морского транспорта, в то время как по железным дорогам только 28,7%. Эти цифры достаточно показательны и говорят о том, что на пути овладения партией командными высотами, морской транспорт далеко обогнал как железно-дорожный так и другие виды транспорта.

Децентрализация системы управления морским транспортом и перестройка его работы на основу хозяйственного расчета относится к тому же периоду, как и других видов транспорта, к весне 1922 г.

Здесь весна означает начало навигации, т.-е. время интенсивнейшей деятельности и потому переорганизация была усложнена наибольшими трудностями. Да и все восстановление нашего торгового флота представляло собой сложнейшую и труднейшую задачу. Увоз ряда судов белогвардейцами, разрушение и частичное уничтожение оставшихся, отсутствие грузооборота, отсутствие пассажирского движения, неисправности портов, отсутствие оборотных, ремонтных и восстановительных средств—вот обстановка, в которой шло восстановление торгового флота.

И здесь к 24 году могут быть констатированы большие успехи, приведшие к восстановлению флота и портов, и здесь это восстановление находится в прямой зависимости от энергии и работы личного состава морского транспорта.

Перейдем к анализу (диаграмма № 8) см. в конце главы командного состава, руководящего всеми видами работы по морскому транспорту.

Состояние командного состава по социальному положению вполне удовлетворительно. Проанализируем нижеследующую таблицу: (См. табл. стр. 36).

Если из общего числа командного состава выделить рабочих мы увидим, что 94,1% из них падает на коммунистов, в то время, как по железным дорогам этот % достигает 65,7%. Из нерабочих в комсоставе морского транспорта 35,4%—коммунисты, по железным дорогам этот % почти втрое меньше (12,7).

Распределение комсостава морского транспорта по социальному положению (происхождению).

Наличия на 1/IX—1924 г.

№№ по порядку.	Наименование.	Комсостав.		Число комсостава.					
		Всего.	Из них рабочих в %%.	Рабочих.			Нерабочих.		
				Всего.	Из них членов РКП.		Всего.	Из них членов РКП.	
					Число.	%%.		Число.	%%.
1	Госторгфлот	6	16,7	1	1	100%	5	4	80,0
2	Бал. госпароход.	4	50,0	2	2	100%	2	1	50,0
3	Акц. О-во Касп. госпар.	6	—	—	—	—	6	3	50,0
4	Черн. Азов. госпар.	4	25,0	1	1	100%	3	2	66,6
5	Север. Морск. госпар.	4	25,0	1	1	100%	3	2	66,6
	Всего	24	20,8	5	5	100%	19	12	63,1
6	Торг. порты всего	41	29,2	12	11	91,6	29	5	17,2
	Всего	65	26,1	17	16	94,1	48	17	34,4

Анализируя командный состав отдельно по морям и портам, см. диаграммы 10 и 11, мы увидим, что по всем без исключения морским пароходствам и в центральном аппарате Госторгфлота командный состав из рабочих на все 100% состоит из коммунистов, и лишь по торговым портам этот % равняется 91,6%, но и то, если подойти к этим цифрам не в процентном соотношении, а в численном,—мы увидим, что из 12 рабочих, занимающих сейчас высшие командные посты по торговым портам 11 коммунистов и, всего один беспартийный. Это положение может быть признано хорошим.

Если проанализировать командный состав нерабочего происхождения мы увидим, что наиболее благоприятную картину представляет центральный аппарат Госторгфлота, где 80% коммунистов и то же всего один из высшего комсостава беспартийный. Затем идут Черном. Азовское и Северн. морского пароходства, которые хоть и отстают в процентном соотношении от Госторгфлота, имея 66,6% коммунистов, но то же численно имеют по одному человеку беспартийных из высшего комсостава. То же можно сказать и о Балтийском госпароходстве, где 50% или один человек беспартийный и лишь по Каспийскому при тех же 50% мы имеем трех беспартийных.

Констатируя вполне благоприятную картину по пароходствам необходимо отметить, что заставляет желать лучшего соотношение высшего командного состава из нерабочих по торговым портам.

Здесь положение значительно хуже,—коммунистов из этого комсостава всего 17,2%, иными словами мы имеем больше чем в $5^1/_2$ раз здесь беспартийных, чем коммунистов. 24 человека беспартийных из высшего комсостава—эта цифра должна привлечь внимание административных органов транспорта и партийных организаций для укомплектования партийными специалистами командных высот по торговым портам.

Перейдем к вопросу распределения командного состава по возрасту:

Определение комсостава морского транспорта по возрастным группам.

Наличия на 1/IX—24 г.

№№ по порядку	НАИМЕНОВАНИЕ.	Распределение комсостава по возрасту.							
		До 30 лет.		31—40		41—50		51 и старше.	
		Всего.	Из них членов РКП в %%.	Всего.	Из них членов РКП в %%.	Всего.	Из них членов РКП в %%.	Всего.	Из них членов РКП в %%.
1	Госторгфлот	—	—	3	3 (100)	2	2 (100)	1	—
2	Бал. госпароход.....	1	1 (100)	2	2 (100)	1	—	—	—
3	Ак. Об. Касп.	—	—	3	2 (66,6)	3	1 (33,3)	—	—
4	Черн.-Азов.	1	—	1	1 (100)	2	2 (100)	—	—
5	Север. мор.....	—	—	3	3 (100)	—	—	1	—
	Всего.....	2	1 (50,0)	12	11 (91,6)	8	5 (62,5)	2	—
6	Торг. порты	4	4 (100)	19	9 (47,3)	12	3 (25,0)	6	—
	Всего.....	6	5 (83,3)	31	20 (64,5)	20	8 (40.0)	8	—

Примечание. Перед скобками показаны абсолютные числа, в скобках—проценты.

(См. Диаграммы №№ 12 и 13).

Отсюда могут быть сделаны чрезвычайно показательные выводы. Основная масса высшего комсостава от 31 до 40 лет. Если взять пароходства и центральное управление которые, как было выше отмечено, представляют собой наиболее благоприятную картину, мы увидим, что и с точки зрения возрастного положения, соотношение буде наиболее разумно и целесообразно. Так по Госторгфлоту имеющийс я один беспартийный специалист имеет свыше 51 года, то же по Северному пароходству. Это представляет собой наивысшую возрастную специализацию. Тоже самое может быть констатировано и по другим

пароходствам (за исключением Черноморско-Азовского, где имеющийся один специалист из высшего комсостава в возрасте до 30 лет).

Довольно благоприятную картину здесь представляют собой и торговые порты. Шесть человек из беспартийных в возрасте от 51 года и старше, девять человек в возрасте от 41 до 50 и девять от 31 до 40; в возрасте же до 30 лет мы не имеем ни одного беспартийного. Коммунисты распределяются равномерно в возрасте от 31 до 50 и меньшее количество в возрасте до 30 лет.

Продолжительность службы и работы в занимаемых должностях высшего командного состава морского транспорта характеризуется нижеследующей таблицей.

Распределение комсостава морского транспорта по продолжительности службы в занимаемых должностях и партийности.

Наличия на 1/IX—1924 г.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ.	Всего.	Число комсостава с продолжительн. службы в занимаемых должностях.									Всего членов РКП.	В %%
			До 1 года.			До 2-х лет.			До 3-х лет.				
			Всего.	Из них чл. РКП.		Всего.	Из них чл. РКП.		Всего.	Из них чл. РКП.			
				Чис.	%%%		Чис.	%%%		Чис.	%%%		
1	Госторгфлот	6	3	2	66,6	3	3	100	—	—	—	5	83,3
2	Балт. госпарох.	4	2	1	50,0	2	2	100	—	—	—	3	75,0
3	Ак. Об. Касп. госпар...	6	6	3	50,0	—	—	—	—	—	—	3	50,0
4	Черн.-Азов. госпар. ...	4	3	3	100	1	—	—	—	—	—	3	75,0
5	Север. морск. госпар. .	4	2	2	100	2	1	50,0	—	—	—	3	75,0
	Всего	24	16	11	68,7	8	6	75,0	—	—	—	17	70,8
6	Торгов. порты госпар..	41	25	14	56,0	14	2	14,3	2	—	—	16	39,0
	Всего	65	41	25	60,9	22	8	36,3	2	—	—	33	50,7

По этой таблице мы устанавливаем, что по большинству госпароходств, за исключением Каспийского и Черно-Азовского, высший комсостав почти в одинаковом соотношении работает до 1 года и до 2-х лет. В Каспийском весь комсостав работает в занимаемых должностях только до 1 года, а в Черно-Азовском та же картина с 75% комсостава.

По торговым портам основная масса комсостава работает до 1 года, значительно меньшее число (14 ч.) до 2-х лет, и 2 человека до 3-х лет. По морскому транспорту так же, как по железнодорожному нужно отметить краткосрочность работы комсостава в занимаемых должностях. Это вредно, так как частые переброски исключают возможность достаточно длительной и глубокой специализациии товарищей, занимающихся руководящей работой. По комсоставу морского транспорта в целом это явление изживается; по отношению же к партийному комсоставу в особенности по Каспийскому, Черноморско-Азовскому, Северному и Торговым портам нельзя констатировать полного благополучия в этом вопросе.

По образовательному цензу комсостав морского транспорта распределяется следующим образом таблица.

Распределение комсостава морского транспорта по образовательному цензу наличия на 1/IX—24 г.

№№ по порядку.	Наименование.	Число комсостава.									
		Всего.	Высшее.			Среднее.			Низшее.		
			Всего.	Из них чл. РКП.		Всего.	Из них чл. РКП.		Всего.	Из них чл. РКП.	
				Число.	% %		Число.	% %		Число.	% %
1	Госторгфлот	6	3	3	100%	3	2	66,6	—	—	—
2	Балтийск. госпароход	4	1	—	—	1	1	100%	2	2	100%
3	Ак. Об. Касп. „	6	4	2	50,0	1	—	—	1	1	100%
4	Черно-Азовск. „	4	—	—	—	3	2	66,6	1	1	100%
5	Север.-Морск. „	4	—	—	—	1	—	—	3	3	100%
	Всего	24	8	5	62,5	9	5	55,5	7	7	100%
6	Торг. порты	41	10	—	—	17	5	29,4	14	11	78,5
	Всего	65	18	5	28,0	26	10	38,5	21	18	85,7

Мы видим, что партийный комсостав с высшим образованием составляет 62,5%, распределяясь по центральному аппарату (Госторгфлот—100%) и по Черно-Азовскому пароходству (50%). Более низкий процент (55,5) коммунистов среди высшего комсостава с средним образованием, и наконец, все 100% заполняют коммунисты среди комсостава с низшим образованием.

По торговым портам картина значительно хуже; среди комсостава с высшим образованием нет ни одного коммуниста, небольшой процент коммунистов среди комсостава со средним образованием (29,4), а остальная масса коммунистов (78,5%) среди комсостава с низшим образованием, да, и последний % не может быть признан достаточным.

Анализ торговых портов и по образовательному цензу комсостава в свою очередь подтверждает неоходимость дальнейшего укомплектования их коммунистами.

Диаграмма № 8.

Распределение состава Правлений морских госпароходств наличия на 1/X-24 г.

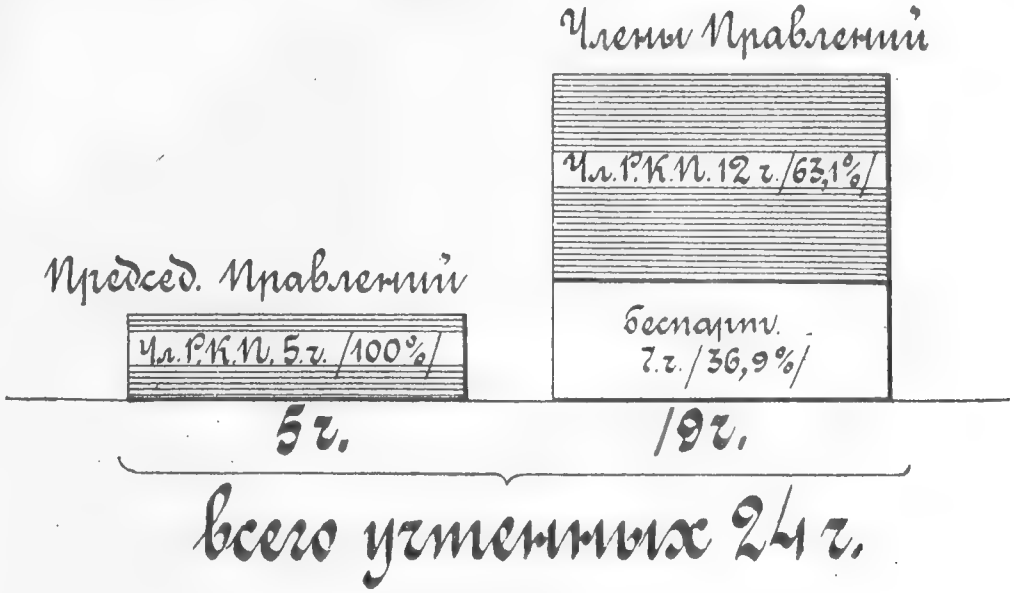


Диаграмма № 10.

Распределение комсостава морского транспорта по социальному положению /по происхождению/ наличия на 1/IX-24 г.

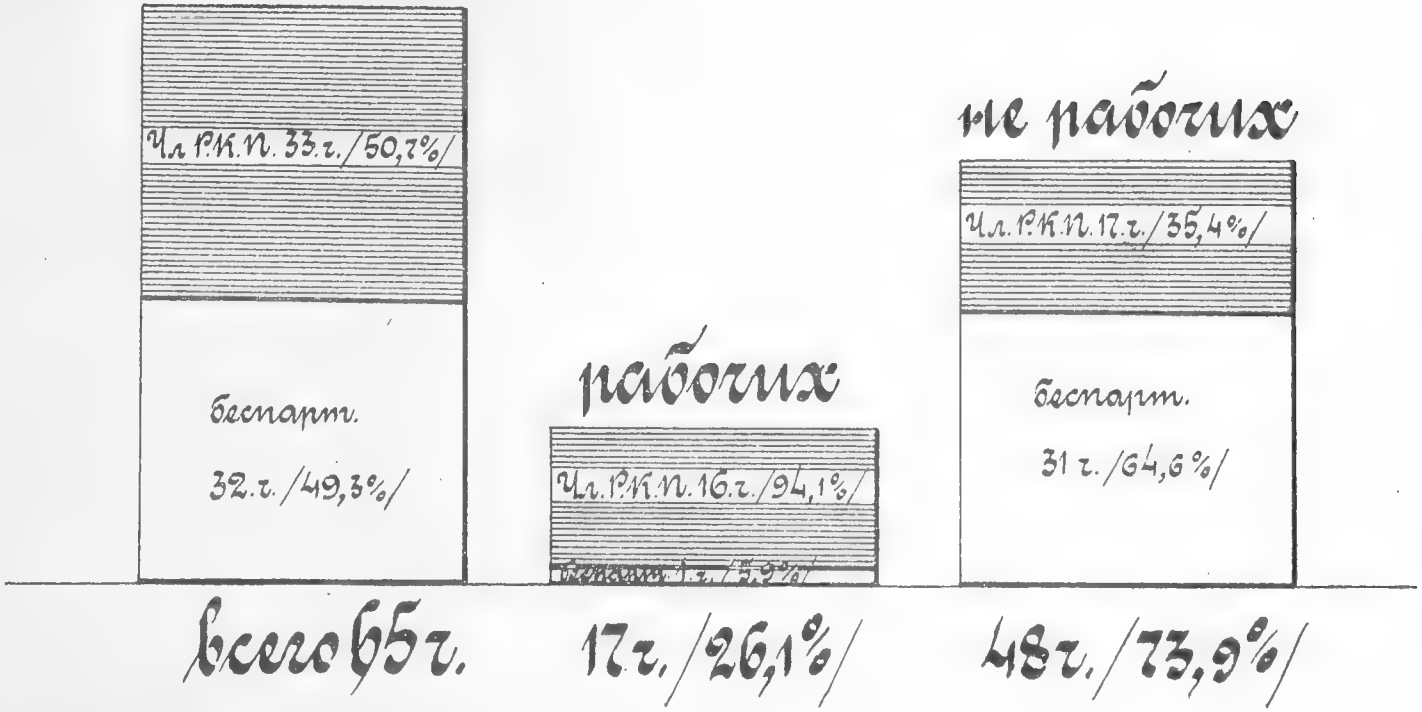


Диаграмма № 11.

Распределение комсостава морских торговых портов по социальн. положению /по происхожд./ наличия на 1/IX - 24 г.

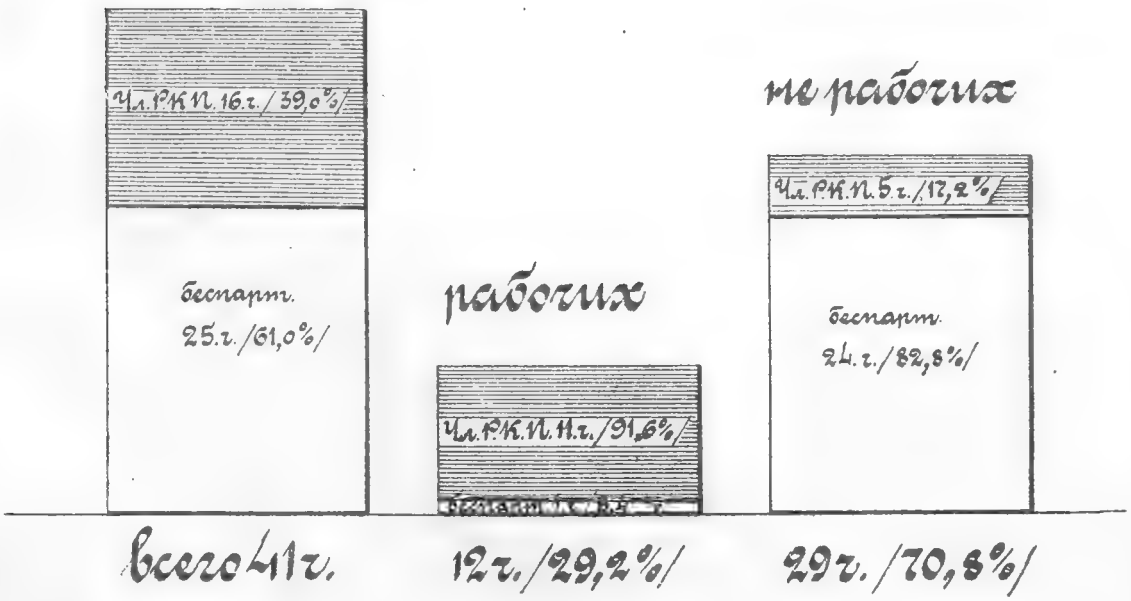


Диаграмма № 12.

Распределение комсостава морского транспорта по возрасту наличия на 1/IX - 24 г:

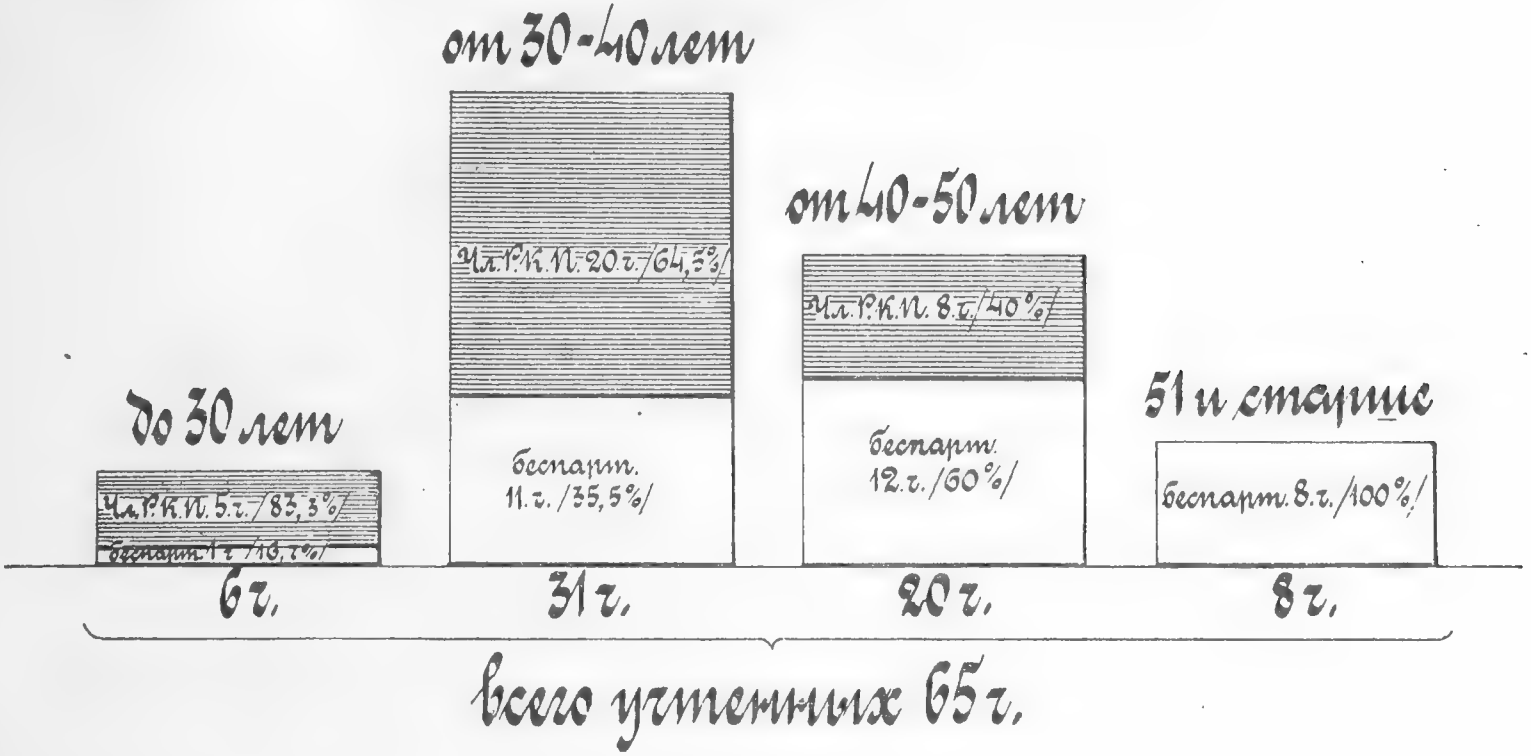
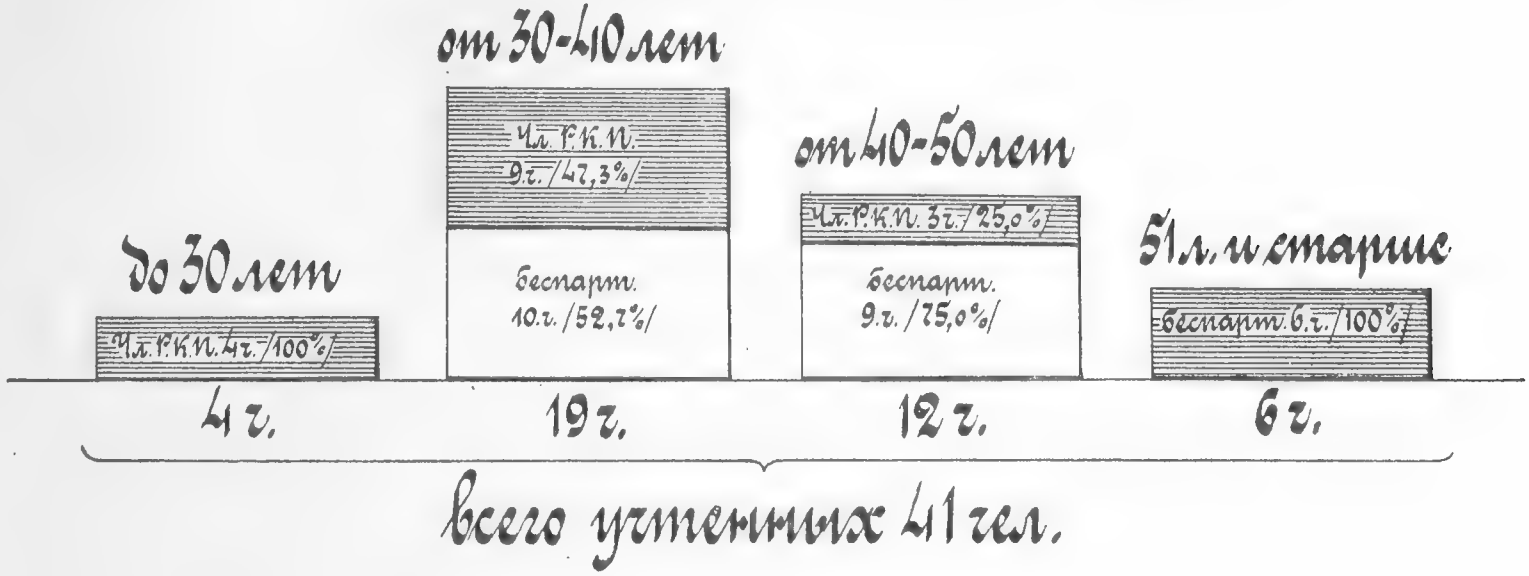


Диаграмма № 13.

Распределение комсостава морских торговых портов по возрасту наличия на 1/IX-24 г:



всего утвержденных 41 чел.

Речной транспорт.

По структуре речной транспорт подразделяется на Правления речных пароходств, построенных по типу пароходств морского транспорта, на Управления внутренних водных путей, находящихся на тех же реках, где имеются Госпароходства и на так называемые Местные Бюро Российского Регистра.

Для простоты анализа мы будем приводить общие сводные таблицы цифр командного состава речного транспорта с внутренними подразделениями по отдельным пароходствам и отдельным Управлениям водных путей.

Общий процент коммунистов среди высшего комсостава речного транспорта почти такой же, как и в железнодорожном и значительно ниже, чем в морском (речной — 29,5%, железнодорожный — 28,7%, морской — 50,7%).

Но если рассматривать это соотношение отдельно по пароходствам и отдельно по Управлениям внутренних водных путей, мы увидим, что в пароходствах % коммунистов достигает 68,5, т.-е. почти такой же как в морских пароходствах (70,8), но этот % снижается по всему речному транспорту, вследствие наличия всего 22,7% коммунистов в Управлениях внутренних водных путей, и полного отсутствия коммунистов в Местных Бюро Российского Регистра.

Ясно, что нашей задачей является усиление коммунистического влияния в Управлениях внутренних водных путей. Полное же отсутствие коммунистов в местных Бюро Российского Регистра (речных и морских) выдвигает необходимость пересмотра личного состава и укомплектования их коммунистами.

Социальный состав речного транспорта представляет собой следующую картину. (См. табл. стр. 44).

В первую очередь выделяются в этой таблице Местные Бюро Российского Регистра. Как мы указали выше, среди комсостава местных Бюро нет ни одного коммуниста, теперь мы видим, что и по социальному составу целиком весь комсостав состоит из нерабочих по своему происхождению.

Нельзя считать удовлетворительным и социальный состав Управлений внутренних водных путей. Из общего числа комсостава только 12,1% составляют рабочие, а из этого числа рабочих всего 31,2% коммунистов. Чрезвычайно невелик % коммунистов (21,5) среди комсостава из нерабочих и лишь в некоторых Управлениях, как например, Средне-Азиатском и Доно-Кубанском он достигает 75 и 66,6%.

Значительно более благоприятную картину представляют собой Правления речных пароходств.

Хотя средний процент рабочих среди высшего комсостава и невысок (25,7), но все же во-первых он вдвое выше чем в Управлениях внутренних водных путей и во-вторых в целом ряде пароходств

Распределение комсостава по водным путям сообщения, речным госпароходствам, а также местным Бюро Российского Регистра и социальному положению (по происхождению). (См. диаграммы в конце главы).

Наличия на 1/IX—1924 г.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ.	Комсостав.		Число комсостава.					
				Рабочих.			Нерабочих.		
		Всего.	Из них рабочих в %%.	Всего.	Из них членов РКП.		Всего.	Из них членов РКП.	
					Число.	%%.		Число.	%%.
	Управления внутр. водных путей.								
1	Северо-Западное	32	9,4	3	2	66,6	29	6	21,7
2	Волжское	39	10,3	4	1	25,0	35	6	17,1
3	Доно-Кубанское	3	—	—	—	—	3	2	66,6
4	Упр. Ср.-Азиат. госпарох.	4	—	—	—	—	4	3	75,0
5	Днепр.-Бугское	20	20,0	4	1	25,0	16	3	18,7
6	Зап.-Сибирское	17	17,6	3	—	—	14	3	21,4
7	Амурское	1	—	—	—	—	1	—	—
8	Северное	16	12,5	2	1	50,0	14	2	14,3
	Всего	132	12,1	16	5	31,2	116	25	21,5
9	Местные Бюро Российского Регистра (речные и морские).		—	—	—	—	—	—	—
	Всего	16	—	—	—	—	16	—	—
	Речные Госпароходства.								
10	Центр. правлен. речных госпароходств	7	—	3	3	100	4	4	100
11	Северо-Западное	3	42,8	—	—	—	3	2	66,6
12	Волжское	5	—	1	1	100	4	2	50,0
13	Доно-Кубанское	3	20,0	—	—	—	3	1	33,3
14	Верхне-Днепровское	3	—	—	—	—	3	2	66,6
15	Нижне-Днепровское	3	—	1	1	100	2	1	50,0
16	Запад.-Сибирское	3	33,3	2	2	100	1	—	—
17	Амурское	4	66,6	2	2	100	2	1	50,0
18	Северное	4	50,0	—	—	—	4	2	50,0
	Всего	35	25,7	9	9	100	26	15	57,7
	Всего	183	13,7	25	14	56,0	158	40	25,3

представляет собой довольно внушительные цифры. Четыре пароходства (Сев.-Западное, Доно-Кубанское, Верхне-Днепровское и Северное, которые и влияют на общее снижение % рабочих), совсем не имеют рабочих среди своего командного состава, но это компенсируется высоким процентом коммунистов среди „нерабочих" командного состава. Необходимо еще отметить, что по пароходствам в отличие от Управлений внутренних водных путей командный состав из рабочих на все 100% коммунистический.

Распределение командного состава по продолжительности службы в занимаемых должностях дает примерно ту же картину, что в железнодорожном и морском транспорте. (См. табл. стр. 46).

Как видно из вышеприведенной таблицы совершенно пустует графа, работающих в одной и той же должности до 3-х лет, не равномерно распределен комсостав, работающий до 2-х лет и до 1 года. Здесь то же явление, что и в других видах транспорта—коммунистов работающих до 1 года вдвое больше, чем работающих до 2-х лет. Значит налицо те же частые и вредные делу переброски.

Необходимо отметить, что по речным пароходствам весь комсостав, работающий до 1 года в занимаемых должностях на все 100% состоит из коммунистов, исключение представляют собой только три пароходства. Из этого ясно, что беспартийный комсостав работает более длительный период в занимаемых должностях и нельзя требовать от коммунистов абсолютного и полного охвата дела в таком большом масштабе, как отдельное речное пароходство, если он меньше года сидит в занимаемой должности.

Теперь перейдем к образовательному цензу комсостава речного транспорта. (См. табл. стр. 47).

Мы видим, что в Управлениях внутренних водных путей число партийного комсостава по отношению к общему числу комсостава с нисшим образованием составляет всего 32,2%. Это низкий процент, он может быть значительно повышен и противоположностью ему является соотношение в пароходствах, где процент коммунистов равняется 85,7. Если же по пароходствам рассматривать не процентное соотношение партийного и беспартийного комсостава с нисшим образованием, а соотношение абсолютных чисел,—то мы увидим, что из общего числа комсостава (14 ч.) только 2 человека беспартийных.

Процент партийного комсостава со средним образованием в Управлениях внутренних водных путей составляет 23,1, а по пароходствам—64,3, т.-е. почти втрое больше.

Процент коммунистов с высшим образованием по пароходствам 42,8, а по Управлениям равен 13,9, т.-е. в четыре раза больше. Если просмотреть распределение комсостава с высшим, средним и нисшим образованием и соотношение беспартийных и коммунистов,—можно установить, что по пароходствам это распределение носит планомерный характер почти в прямом соотношении с фактическими потребностями в образовательных цензах и с достаточным обеспечением коммунистического влияния; по этой планомерности почти нет в Управлениях внутренних водных путей, а в Местных Бюро Российского Регистра из общего числа командного состава в 16 человек—15 с высшим образованием и 1 с средним, при полном отсутствии, как мы уже упоминали, коммунистов.

Возрастный состав командного состава речного транспорта дает в общем примерно то же соотношение, что в железнодорожном и мор-

Распределение комсостава речного транспорта и местных Бюро Российского Регистра по продолжительности службы в занимаемых должностях и партийности.

Наличия на 1/IX—24 г.

№№ по порядку.	Наименование.	ВСЕГО.	Число комсостава о продолжит. службы в заним. должностях: До 1 года.			До 2 лет.			До 3 лет.			ВСЕГО членов РКП.	В процентах.
			Всего.	Из них членов РКП. Число.	%	Всего.	Из них членов РКП. Число.	%	Всего.	Из них членов РКП. Число.	%		
	Управление внутр. водных путей.												
1	Северо-Западн.	32	24	7	29,1	8	1	12,5	—	—	—	8	25,0
2	Волжское	39	12	4	33,3	27	3	11,1	—	—	—	7	17,6
3	Доно-Кубанское	3	1	1	100	2	1	50,0	—	—	—	2	66,6
4	Упр. Средн.-Азиат. Госпароходства	4	4	3	75,0	—	—	—	—	—	—	3	75,0
5	Днепр.-Бугское	20	4	1	25,0	16	3	18,7	—	—	—	4	20,0
6	Западно-Сибирское	17	8	2	25,0	9	1	11,1	—	—	—	3	18,0
7	Амурское	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Северное	16	7	1	14,3	9	2	22,2	—	—	—	3	19,0
	ВСЕГО	132	61	19	31,1	71	11	15,5	—	—	—	30	22,7
9	Местное Бюро Российского Регистра (речные и морские)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	ВСЕГО	16	6	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—
	Речные Госпароходства.												
10	Центр. Правлен. Речн. Госпароход	7	7	7	100	—	—	—	—	—	—	7	100
11	Северо-Западное	3	2	2	100	1	—	—	—	—	—	2	66,6
12	Волжское	5	3	3	100	2	—	—	—	—	—	3	60,0
13	Доно-Кубанское	3	—	—	—	3	1	33,3	—	—	—	1	33,3
14	Верхне-Днепровское	3	2	2	100	1	—	—	—	—	—	2	66,6
15	Нижне-Днепровское	3	—	—	—	3	2	66,6	—	—	—	2	66,6
16	Западно-Сибирское	3	1	1	100	2	1	50,0	—	—	—	2	66,6
17	Амурское	4	3	3	100	1	—	—	—	—	—	3	75,0
18	Северное	4	—	—	—	4	2	50,0	—	—	—	2	50,0
	ВСЕГО	35	18	18	100	17	6	35,3	—	—	—	24	68,5
	ВСЕГО	183	85	37	43,5	98	17	17,3	—	—	—	54	29,5

Распределение комсостава речного транспорта и местных Бюро Российского Регистра по образовательному цензу.

Наличия на 1/IX—1924 г.

№№ по порядку.		Число комсостава.									
		Всего.	Высшее.			Среднее.			Низшее.		
			Всего.	Из них чл. РКП.		Всего.	Из них чл. РКП.		Всего.	Из них чл. РКП.	
				Чис.	%%%		Чис.	%%%		Чис.	%%%
	Управление Внутренних Водных Путей.										
1	Северо-Западное	32	9	—	—	15	5	33,3	8	3	37,5
2	Волжское	39	11	2	18,2	21	5	23,8	7	—	—
3	Доно-Кубанское	3	1	1	100	2	1	50,0	—	—	—
4	Упр. Ср.-Азиатск.	4	—	—	—	1	—	—	3	3	100
5	Днепр.-Бугск.	20	5	1	20,0	9	1	11,1	6	2	33,3
6	Запад.-Сибирск.	17	3	—	—	10	2	20.0	4	1	25,0
7	Амурское	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Северное	16	6	1	16,7	7	1	14.3	3	1	33,3
	Всего	132	36	5	13,9	65	15	23,1	31	10	32,2
9	Местн. Бюро Росс. Регистра (речн. и морские)	16	15	—	—	1	—	—	—	—	—
	Всего	16	15	—	—	1	—	—	—	—	—
	Речные Госпароходства.										
10	Центральн. Правления Речного Госпароходства	7	1	1	100	3	3	100	3	3	100
11	Северо-Западное	3	1	—	—	1	1	100	1	1	100
12	Волжское	5	1	1	100	1	—	—	3	2	66,6
13	Доно Кубанское	3	1	—	—	1	—	—	1	1	100
14	Верхне-Днепровское	3	—	—	—	2	1	50,0	1	1	100
15	Нижне-Днепровск.	3	—	—	—	2	1	50,0	1	1	100
16	Западно-Сибирское	3	1	—	—	1	1	100	1	1	100
17	Амурское	4	1	—	—	2	2	100	1	1	100
18	Северное	4	1	1	100	1	—	—	2	1	50,0
	Всего	35	7	3	42,8	14	9	64,3	14	12	85,7
	Всего	183	58	8	13,8	80	24	30,0	45	22	49,0

Распределение комсостава речного транспорта и местных Бюро Российского Регистра по возрастным группам.

Наличия 1/IX—24 года.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ.	Распределение комсостава по возрасту.							
		До 30 лет.		31—40.		41—50.		51 и стар.	
		Всего.	Из них членов РКП в %%.	Всего.	Из них членов РКП в %%.	Всего.	Из них членов РКП в %%.	Всего.	Из них членов РКП в %%.
	Управления внутренн. водных путей.								
1	Северо-Западное	1	1 (100)	14	7 (50,0)	8	—	9	—
2	Волжское	6	4 (66,6)	7	1 (14,3)	13	1 (7,7)	13	1 (7,7)
3	Доно-Кубанское	—	—	2	2 (100)	1	2 (66,6)	—	—
4	Упр. Ср.-Азиатск.	—	—	1	1 (100)	3	—	—	—
	Госпароходства.								
5	Днепр.-Бугское	1	1 (100)	11	3 (27,3)	7	—	1	—
6	Западно-Сибирск.	2	2 (100)	6	1 (16,6)	4	—	5	—
7	Амурское	—	—	—	—	—	—	1	—
8	Северное	—	—	10	3 (30,0)	6	—	—	—
	Всего	10	8 (80,0)	51	18 (35,3)	42	3 (7,1)	29	1 (3,4)
9	Местные Бюро Российского Регистра	1	—	7	—	6	—	2	—
	Всего	1	—	7	—	6	—	2	—
	Речные госпароходства.								
10	Централ. Правлен. Речн. Госпароход	—	—	5	5 (100)	2	2 (100)	—	—
11	Северо-Западн.	—	—	2	2 (100)	1	—	—	—
12	Волжское	—	—	2	2 (100)	1	1 (100)	2	—
13	Доно-Кубанское	—	—	2	1 (50,0)	1	—	—	—
14	Верхне-Днепровское	1	1 (100)	1	1 (100)	—	—	1	—
15	Нижне-Днепровское	—	—	2	2 (100)	1	—	—	—
16	Западно-Сибирск.	—	—	2	2 (100)	1	—	—	—
17	Амурское	—	—	4	3 (75,0)	—	—	—	—
18	Северное	—	—	2	2 (100)	2	—	—	—
	Всего	1	1 (100)	22	20 (90,9)	9	3 (33,3)	3	—
	Всего	12	9 (75,0)	80	38 (47,5)	57	6 (10,5)	34	1 (2,

Примечание. Перед скобками показаны абсолютные числа, в скобках проценты.

ском транспорте. Наибольшое число комсостава в возрасте 31—40 лет, затем 41—50, затем идет наиболее старый возраст и, наконец. до 30 лет.

Приведем таблицу: (См. табл. стр. 48 и диаграммы №№ (17 и 18).

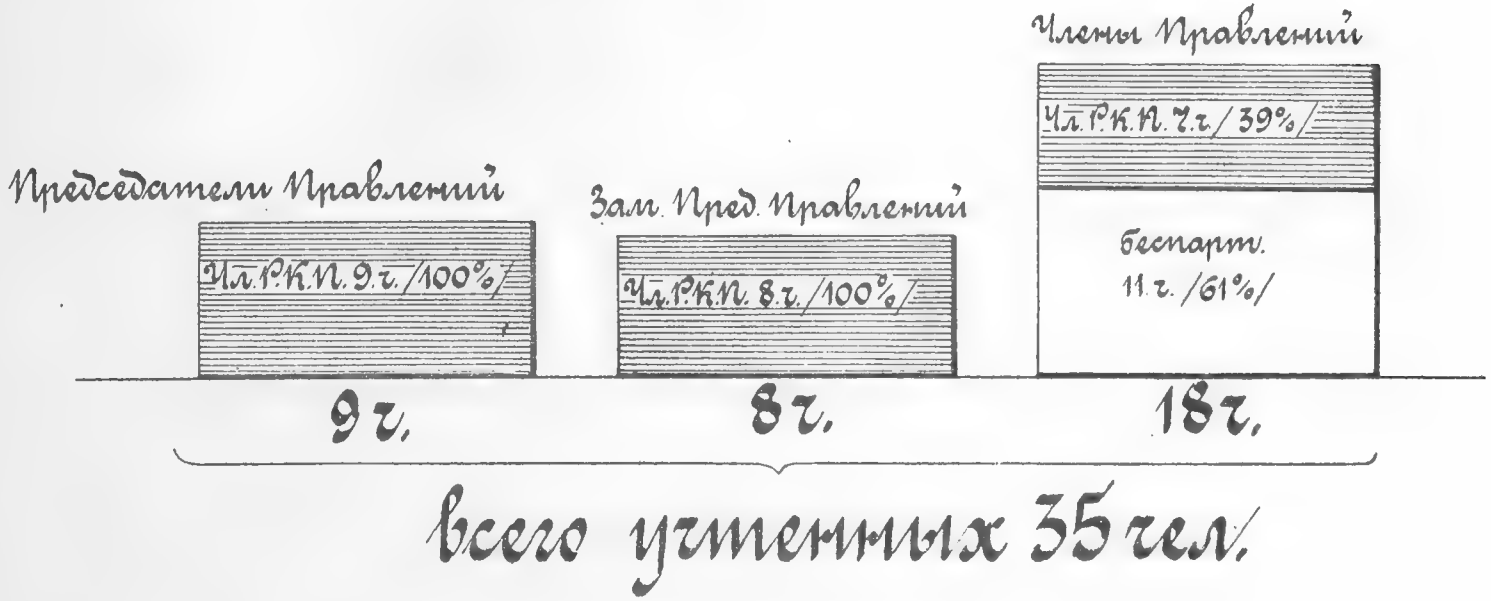
В соотношении партийного и беспартийного комсостава устанавливаем то же, что и по другим видам транспорта.

Наибольший процент среди молодого комсостава до 30 лет (75%), затем в возрасте 31—40 (47,5%), 10,5% в возрасте 40,50 лет и в возрасте свыше 51 года 2,9% (в абсолютных числах—1 коммунист).

Вот общие данные о высшем командном составе речного транспорта. Признавая почти полное овладение коммунистами командными высотами по речным пароходствам, нужно констатировать необходимость усиления коммунистического влияния в Управлениях внутренних водных путей и самое главное еще раз напомнить о полном отсутствии коммунистов в Местных Бюро Российского Регистра.

Диаграмма № 14.

Распределение состава Правлений речных пароходств по партийности наличия на 1/IX-24 г.



всего утвержденных 35 чел.

Диаграмма № 15.

Распределение комсостава речного транспорта по социальному положению /по происхожд./ наличия на 1/IX - 24 г.

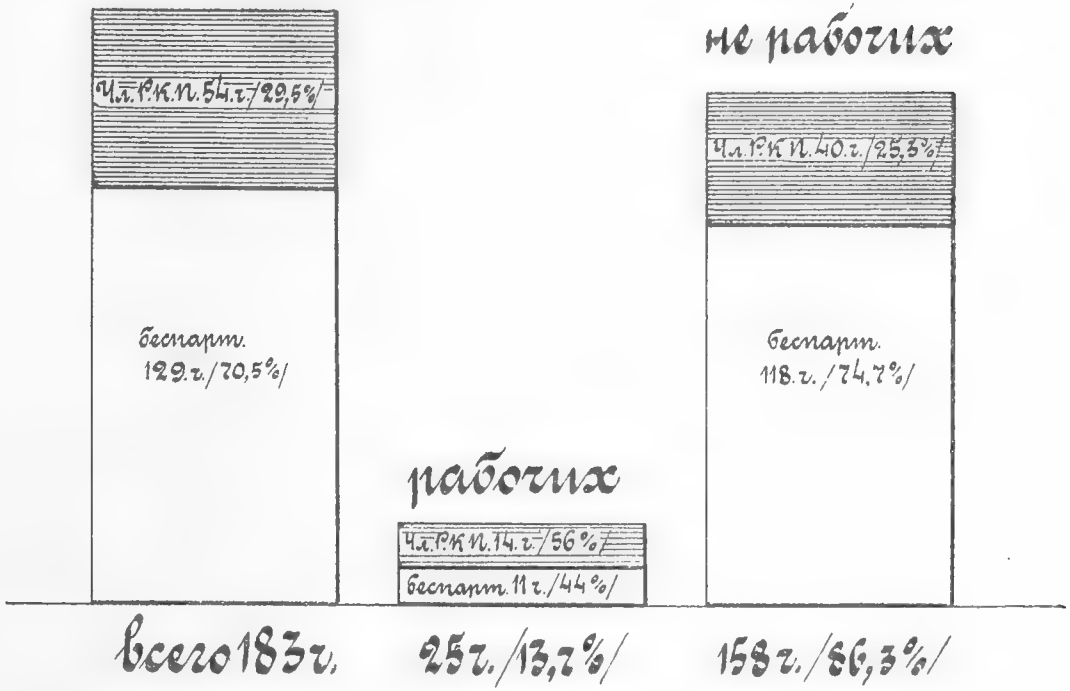
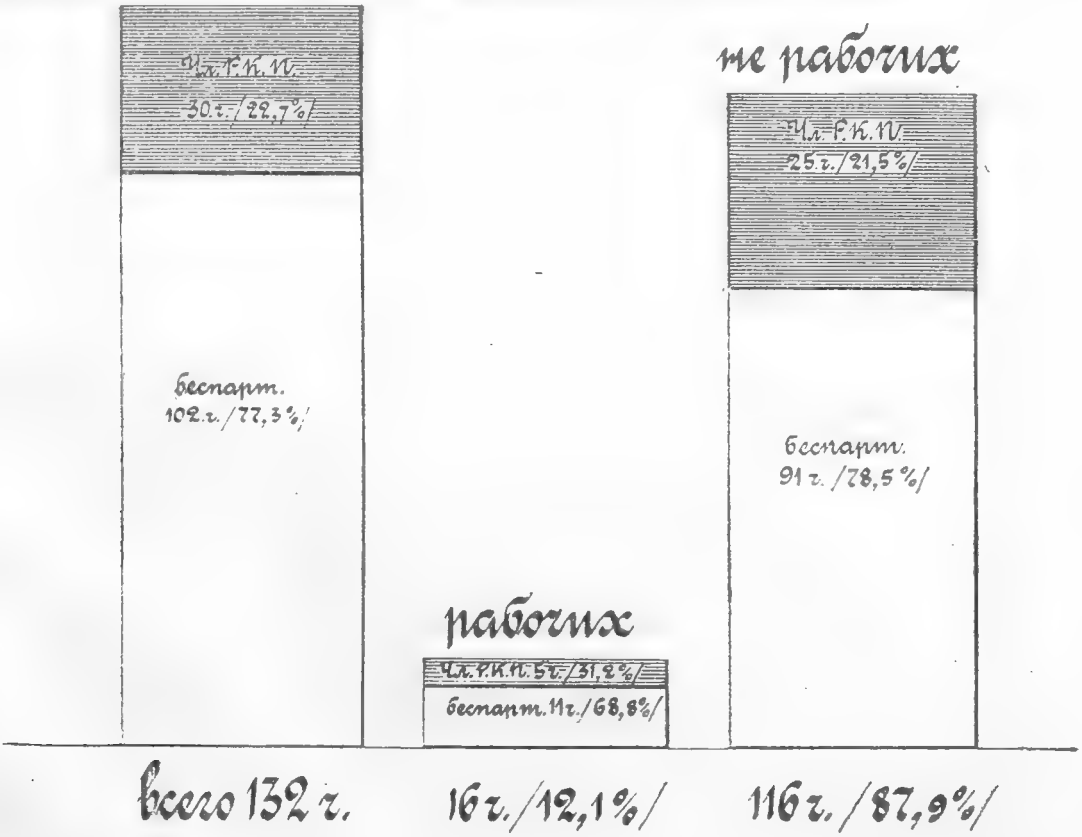


Диаграмма № 16.

Распределение комсостава Управлений внутренних водных путей по социальному положению /по происхождению/ наличия на 1/IX - 24 г.:



всего 132 т. 16 т. /12,1%/ 116 т. /87,9%/

Распределение комсостава речного транспорта по возрасту наличия на 1/IX-24 г:

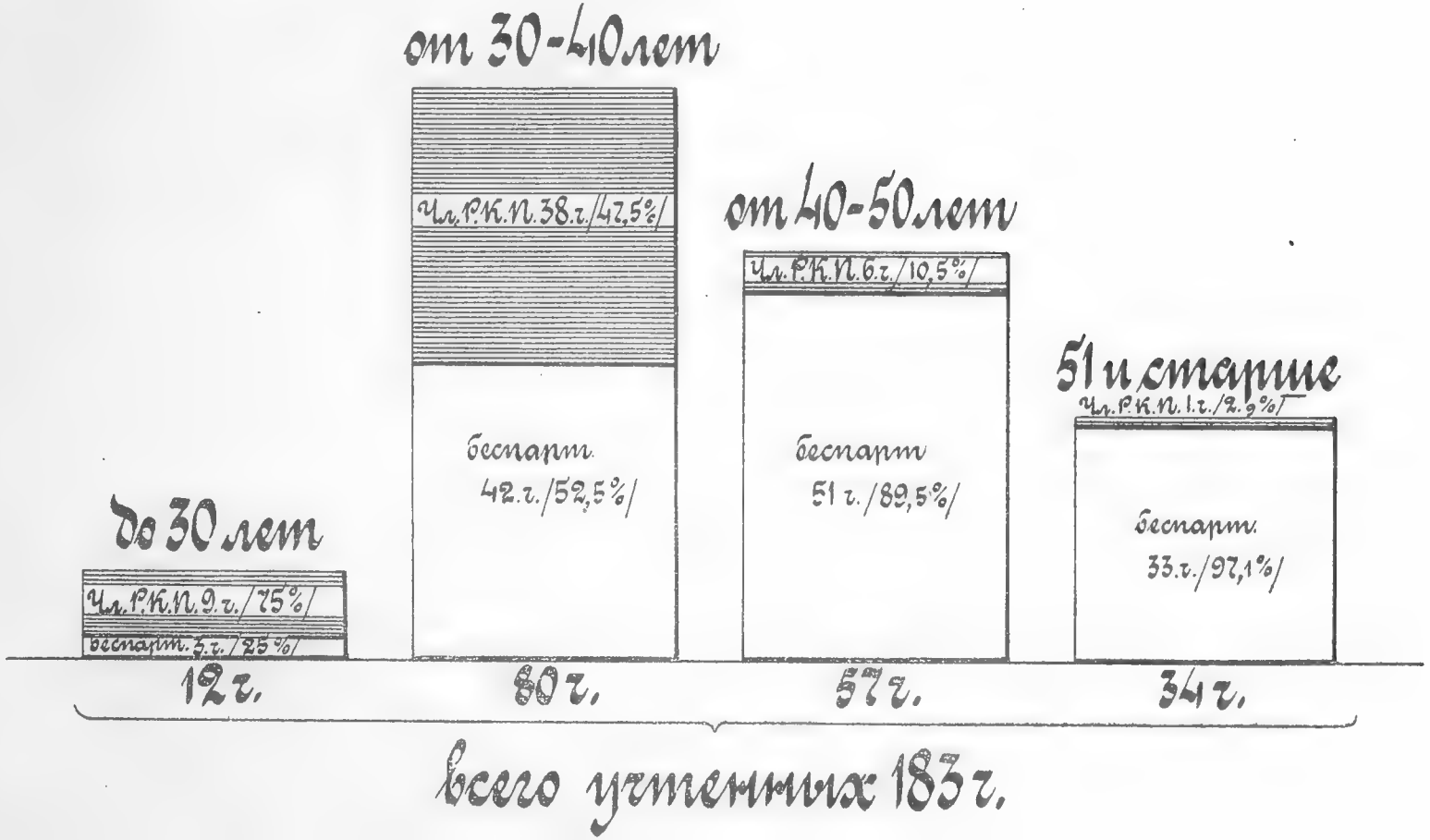
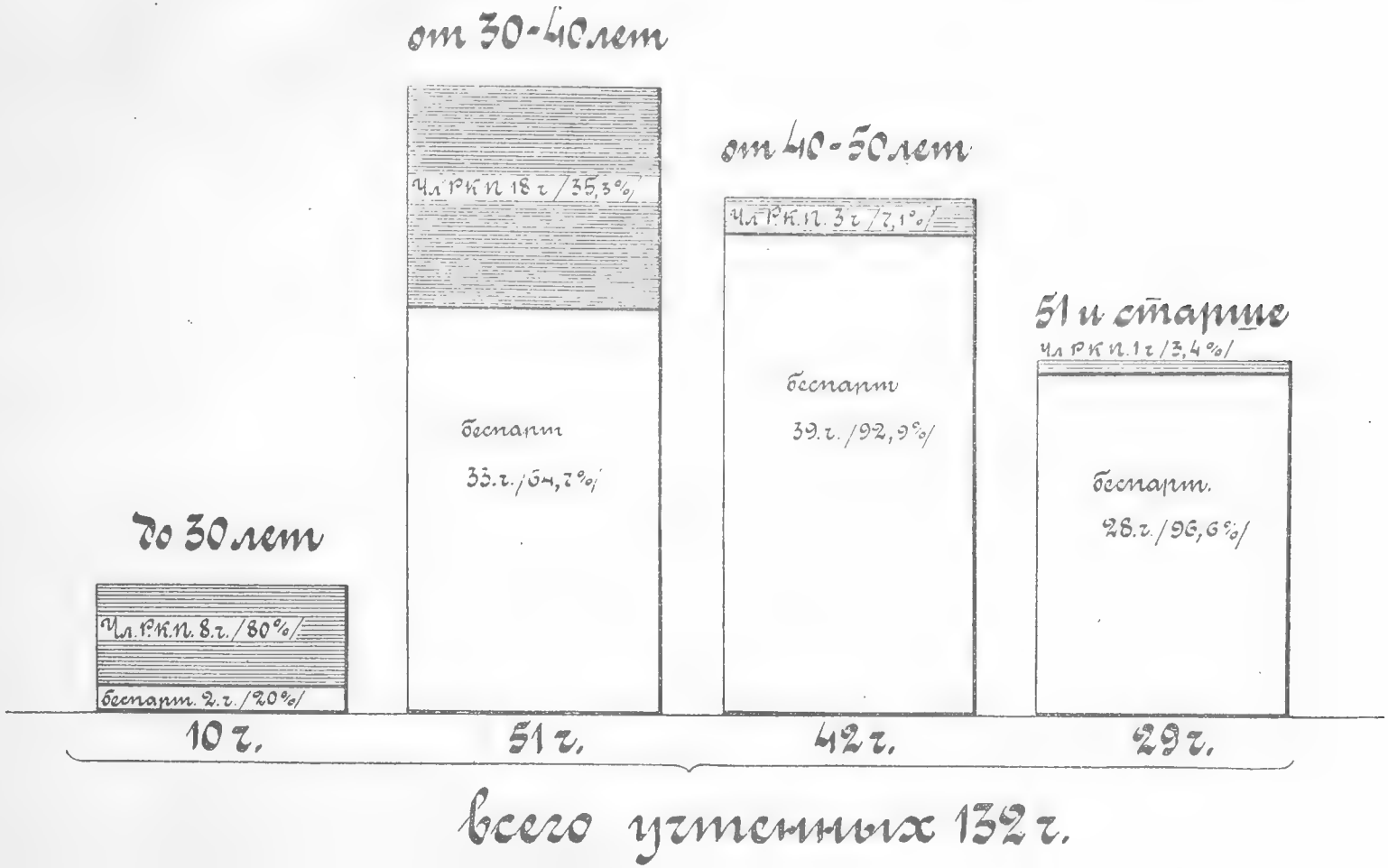


Диаграмма № 18.

Распределение комсостава Управлений внутренних водных путей по возрасту наличия на 1/IX-24 г:



ИТОГИ.

Мы рассмотрели в предыдущих главах весь высший командный состав по трем основным видам транспорта: железнодорожному, морскому и речному. Остается еще местный транспорт, но, т.-к контингент высшего комсостава его, персонально учитываемого НКПС'ом очень невелик и ограничивается начальниками и их помощниками Окружных Управлений местного транспорта (ОМЕС) мы не будем выделять его в самостоятельную главу, а ограничимся общими сводными цифрами, которые будут даны здесь в заключительной части брошюры.

Прежде чем перейти к общим выводам по транспорту необходимо указать, что подвергнутый анализу командный состав представляет собой только головку всех видов транспорта. Здесь включен комсостав до помощников начальников служб и самостоятельных отделов по железным дорогам, председатели, их заместители и члены в правлениях морских и речных пароходств, начальники и их помощники по торговым портам и комсостав до помощников начальников отделов в Управлениях внутренних водных путей, т.-е. иными словами, тот командный состав, который персонально учитывается центром (высший комсостав) и в руках которого находятся все командные высоты железнодорожного и водного транспорта.

С точки зрения итогов работы по усилению коммунистического влияния и общей картины состава руководящей группы работников — только эти данные и представляют собой наибольший интерес.

Перейдем к общим сводным данным по всем видам транспорта, представляющих собой наиболее наглядную картину состояния командного состава и сделаем из них общие выводы.

Если взять соотношение партийного и беспартийного комсостава по всем видам транспорта (см. таблицу стр. 54), мы увидим, что наибольший процент коммунистов на командных постах мы имеем по морскому транспорту (50,7), затем следует местный транспорт (46,1), затем речной (29,5) и, наконец, железнодорожный (28,7). Но с другой стороны можно с удовлетворением отметить весьма внушительную общую цифру (369 человек) коммунистов-железнодорожников на руководящих постах. Если вспомнить, что все Уполнаркомпути и их заместители, все председатели правлений и их заместители коммунисты, то станет ясным, что руководство деятельностью железнодорожного транспорта находятся в руках у коммунистов.

С другой стороны, как мы видели в главе о железнодорожном транспорте, процент коммунистов среди высшего комсостава продолжает неуклонно расти. За несколько месяцев текущего года он поднялся на 6,4% и проявляет ту же тенденцию роста и в настоящее время. Это объясняется непрекращающейся бдительностью административных органов транспорта, проводящих укомплектование командных высот коммунистами в плановом порядке. В настоящее

Распределение комсостава по отраслям транспорта и партийности.

Наличия на 1/IX—1924 г.

№№ по порядку.	Наименование производственн. групп.	Число комсостава.		
		Всего.	Из них членов РКП.	
			Число.	%%.
1	Железнодорожный транспорт	1286	369	28,7
2	Речной транспорт	183	54	29,5
3	Морской транспорт.....	65	33	50,7
4	Местный транспорт	26	12	46,1
	Всего	1560	468	30,0

время, в связи с концентрацией учетно распределительной работы комсостава всех без исключения видов транспорта в Административном Управлении НКПС наиболее слабые с точки зрения коммунистического влияния местные Бюро Российского Регистра, Управления внутренних водных путей и торговые порты, будут укомплектовываться коммунистами.

Нижеследующая таблица показывает социальный состав командного состава всех видов транспорта. (См. табл. стр. 55 и диаграмму в конце главы).

В местном транспорте, который не подвергался специальному анализу, наилучшие соотношения. Так комсостав рабочего происхождения на все 100% состоит из коммунистов, а в комсоставе нерабочего происхожденея 36,4% коммунистов — наивысший процент по сравнению с другими видами транспорта. Анализ общих сводных цифр по всем видам транспорта говорит нам, что общий процент рабочих среди комсостава невысок—16,5, но что процент коммунистов среди них 67,3 вполне удовлетворителен. (См. диаграмму № 19).

Непрекращающееся выдвижение рабочих на командные должности и преимущественно рабочих-коммунистов должно отразиться в ближайшем будущем на этих соотношениях в сторону дальнейшего орабоченья руководящего аппарата.

Указания по линии дальнейшей работы усиления коммунистического влияния дает нам сводная таблица образовательного ценза комсостава. (См. табл. стр. 56).

Мы видим, что из общего числа комсостава 43,8% занимает комсостав с высшим образованием, 24,2%—с средним образованием и 32,% с нисшим.

При чем среди комсостава с нисшим образованием только 57,8% коммунистов. Это чрезвычайно низкий процент, здесь по примеру

Распределение комсостава по отраслям транспорта и социальному положению.

Наличия на 1/IX—1924 г.

№№ по порядку.	Наименование производственных групп.	Число комсостава.		Число комсостава.					
				Рабочих.			Нерабочих.		
		Всего.	Из них рабочих в %%.	Всего.	Из них членов РКП.		Всего.	Из них членов РКП.	
					Число.	%%		Число.	%%
1	Жел.-дор. транспорт.....	1286	16,4	211	139	65,7	1075	230	21,4
2	Речной „	183	13,7	25	14	56,0	158	40	25,3
3	Морской „	65	26,1	17	16	94,1	48	17	35,4
4	Местный „	26	15,4	4	4	100	22	8	36,4
	Всего	1560	16,5	257	173	67,3	1303	295	22,6

местного транспорта нужно иметь все 100%, т. к. наиболее легко заменить беспартийный комсостав с нисшим образованием, не имеющий особо-высокой квалификации. Так как анализируемый комсостав занят руководящей работой и так как в тех местах, где эта руководящая работа связана с сложным техническим управлением мы имеем руководителей исключительно с высшим и, в крайнем случае, средним образованием—ясно, что в абсолютном большинстве беспартийный комсостав с нисшим образованием занимается руководящей работой несвязанной с сложной специальной теоретической подготовкой и наиболее легко и безболезненно может быть заменен.

Очень низок процент коммунистов среди комсостава с высшим образованием (5,5). Нужно сосредоточить внимание на подготовке в наших ВУЗ'ах кадров новых красных специалистов и путем специальной разработки твердо установить перечень должностей, на которых обязательно иметь людей с высшим образованием и на которых нет в этом абсолютной необходимости.

Приводимая ниже таблица продолжительности службы в занимаемых должностях дает следующие процентные соотношения. (См. табл. стр. 57).

На работающих до 1 года падает 57,4%, до 2-х лет—29%, до 3-х лет—7%, от 3 до 5—5,8%, и наконец, более 5—0,8%. Это в целом по комсоставу. Та же картина резкого снижения в зависимости от сроков и по партийному комсоставу (см. последние итоги в таблице). Тут же в этой же таблице по местному транспорту—прямо противоположные результаты. Среди работающих до 3-х лет—мы имеем все 100% коммунистов, среди работающих до 2-х лет—43% и до 1 года—41,1%. Здесь имеет место принцип специализации коммуниста более или менее длительный период времени на одной и той же работе и,

Распределение комсостава по отраслям транспорта и образовательному цензу.

Наличия 1/IX—24 года.

№№ по порядку.	Наименование пронзводственных групп.	Число комсостава.									
		Всего.	Высш. образ.			Средн. образ.			Низш. образ.		
			Всего.	Из них чл. РКП.		Всего.	Из них чл. РКП.		Всего.	Из них чл. РКП.	
				Число.	%%.		Число.	%%.		Число.	%%.
1	Жел-.дор. транспорт.....	1286	593	24	4,1	266	103	39.0	427	242	56,6
2	Речной „	183	58	8	13,8	80	24	30,0	45	22	49,0
3	Морской „	65	18	5	28,0	26	10	38,5	21	18	85,7
4	Местный „	26	14	1	7,1	5	4	80,0	7	7	100%
	Всего.....	1560	683	38	5,5	377	141	37,4	500	289	57,8

к сожалению, наиболее выпукло этот принцип может быть констатирован только по местному транспорту.

В заключение суммарного анализа приводится таблица распределения комсостава по возрасту. (См. табл. стр. 58).

Вот общая картина высшего командного состава транспорта.

За истекшие годы мирного строительства, как в области восстановления транспорта, так и в подборе личного состава его проделана большая и сложная работа. Сейчас широкий, политический подход, основаннный на принципах обще-государственной необходимости применяется всюду, т. к. на всех командных постах во главе сидят коммунисты. Увязка экономических требований страны с услугами транспорта, или вернее, перестройка транспорта на основах экономической необходимости и хозяйственной целесообразности по отдельным районам и по всей Республике в целом — совершившийся факт и брошенный еще т. **Дзержинским** лозунг,—транспорт для населения, а не население для транспорта — претворен в жизнь. И в этом, в быстром восстановлении транспорта в безболезненно проведенной перестройке его—главная заслуга командного состава наших железных, грунтовых и шоссейных дорог, морских и речных путей.

Саботаж железнодорожных служащих, столь распространенный в первые годы революции и гражданской войны отошел в область истории, как и бесследно исчезли военные методы и военные приемы восстановления транспорта, имевшие место до 1921 года.

Изменилась общая обстановка и изменилась система работы. Вместо ударных в военном порядке проводимых мероприятий—плано-

Распределение комсостава по отраслям транспорта, продолжительности службы и партийности.

Наличия на 1/IX—24 г.

№№ по порядку.	Наименование производственных групп.	ВСЕГО.	Число комсостава с продолжит. службы в занимаемых должностях.														
			До 1 года.			До 2-х лет.			До 3-х лет.			От 3—5 лет.			Более 5 лет.		
			Всего.	Из них членов РКП.		Всего.	Из них членов РКП.		Всего.	Из них членов РКП.		Всего.	Из них членов РКП.		Всего.	Из них членов РКП.	
				Число	% %		Число.	% %		Число.	% %		Число.	% %		Число.	% %
1	По жел.-дор. тр. . .	1286	747	271	36,2	336	83	24,7	102	12	11,7	87	3	3,4	14	—	—
2	„ речному „ . .	183	85	37	43,5	98	17	17,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	„ морскому „ .	65	41	25	60.9	22	8	36,3	2	—	—	—	—	—	—	—	—
4	„ местному „ . .	26	17	7	41,1	7	3	43,0	2	2	100	—	—	—	—	—	—
	ВСЕГО....	1560	890	340	38,2	463	111	24,0	106	14	13,2	87	3	3,4	14	—	—

Распределение комсостава по отраслям транспорта, по возрасту и партийности.

Наличия на 1/IX—1924 г.

№№ по порядку.	Наименование производственных групп.	Всего.	Число комсостава по возрасту.											
			До 30 лет.			С 31 до 40 л.			С 41 до 50 л.			С 51 и старше.		
			Всего.	Из них чл. РКП.		Всего.	Из них чл. РКП.		Всего.	Из них чл. РКП.		Всего.	Из них чл. РКП.	
				Чис.	%		Чис.	%		Чис.	%		Чис.	%
1	По жел. дор. трансп..	1286	57	43	75,4	481	251	52,2	511	68	13,3	237	6	2,5
2	По речному „ ..	183	12	9	75,0	80	38	47,5	57	6	10.5	34	1	2,9
3	По морскому „ ..	65	6	5	83.3	31	20	64,5	20	8	40,0	8	—	—
4	По местному „ ..	26	2	2	100	13	7	53,8	10	3	27,3	1	—	—
	Всего.....	1560	77	59	76.6	605	316	52.2	598	86	14.4	280	7	2.5

вая, рассчитанная на каждое пятилетие деятельность и вместо саботажа и несочувствия со стороны железнодорожных специалистов—взаимное понимание, доверие и коллективная работа.

И в этом большая заслуга ведущих руководящую работу коммунистов транспорта, сумевших внести резкие переломы в настроениях транспортных специалистов, сейчас в огромном большинстве стоящих на платформе Советской власти.

Теперь уже наши железные дороги не представляют собой замкнутой касты „извощиков", которые хотят, чтобы им побольше платили, а они будут возить. Сейчас нет дореволюционных соотношений,—частная промышленность и частное сельское хозяйство платит, либо государственным, либо частным железным дорогам за их услуги столько, сколько только может платить. Обще-экономические соотношения, хозяйственная целесообразность, принцип максимального удешевления изделий промышленности и сельского хозяйства и, значит, понижение накладных расходов по перевозкам, снижение тарифов—вот основные элементы нового транспортного строительства. Эта революция мысли, отказ от политики, „взять сколько можно", имевшая место при капиталистическом строе, отказ зачастую туго воспринимаемый, привыкшими работать в старых условиях, железнодорожниками—теперь уже совершившийся факт, всеми понятый и усвоенный и наличие его, как чего-то уж абсолютно ясного и непреложного тоже одна из заслуг транспортных коммунистов.

Транспорт уж не нечто обособленное, это одна часть, но сейчас уже вполне исправная и чрезвычайно работоспособная часть нашего хозяйственного целого. Железные дороги не только не отстали, но даже далеко обогнали промышленность по линии восстановления. Сейчас даже приходится немного „сократиться“, держать в резерве исправные паровозы и вагоны, т. к. для них не хватает работы.

Эти результаты и являются самым лучшим доказательством работоспособности командного состава транспорта и показателем теперешних настроений и симпатий его специалистов.

Диаграмма № 19.

Распределение комсостава местного транспорта по социальному положению /по происхождению/ наличия на 1/IX-24 г.

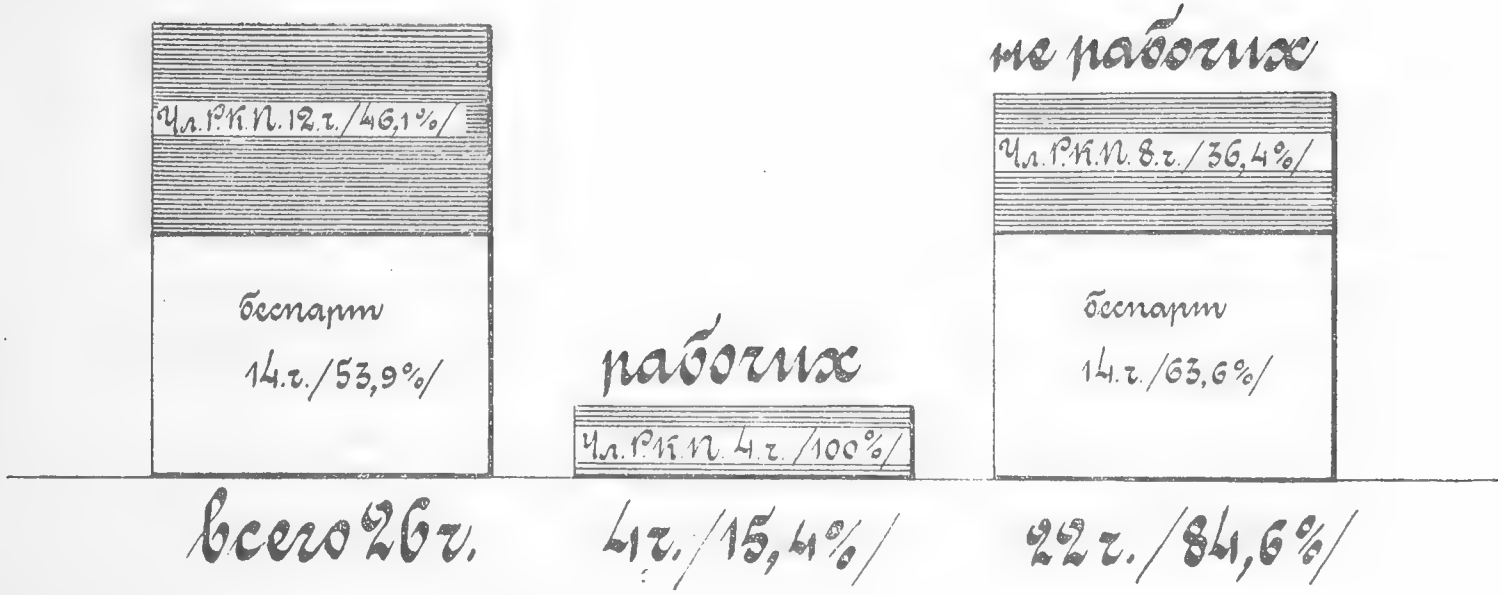


Диаграмма № 20.

Распределение комсостава местного транспорта по возрасту наличия на 1/IX - 24 г.:

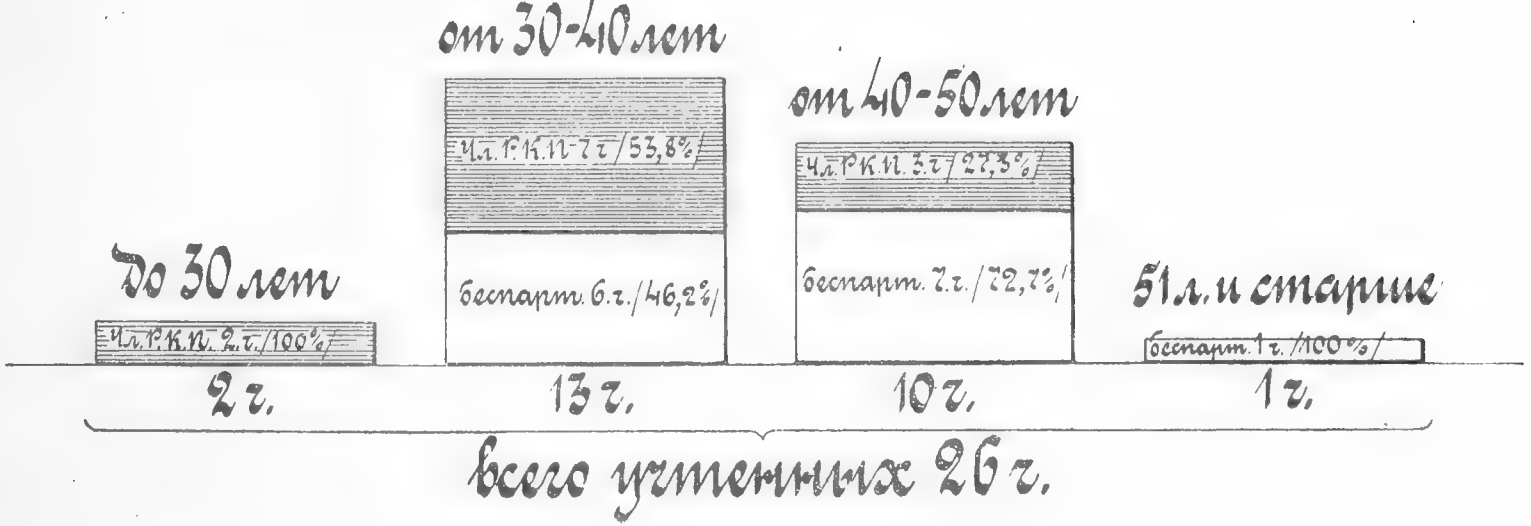


Диаграмма № 21.

Общий состав Правлений жел. дорог, речных и морских путей сообщения наличия на 1/IX - 24 г.

по партийности:

Диаграмма № 22.

Распределение состава Правлений железн. дорог, речных и морских госпароходств по должностям и партийности

наличия на 1/IX-24 г.:

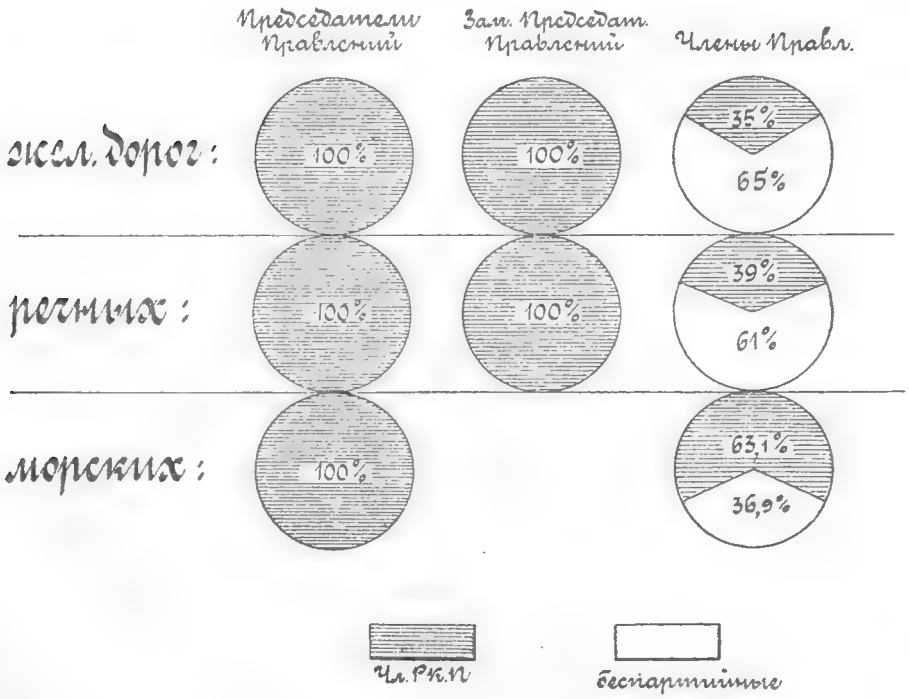


Диаграмма № 23.

Распределение комсостава по отраслям транспорта и партийности

наличия на 1/IX 1924 г.

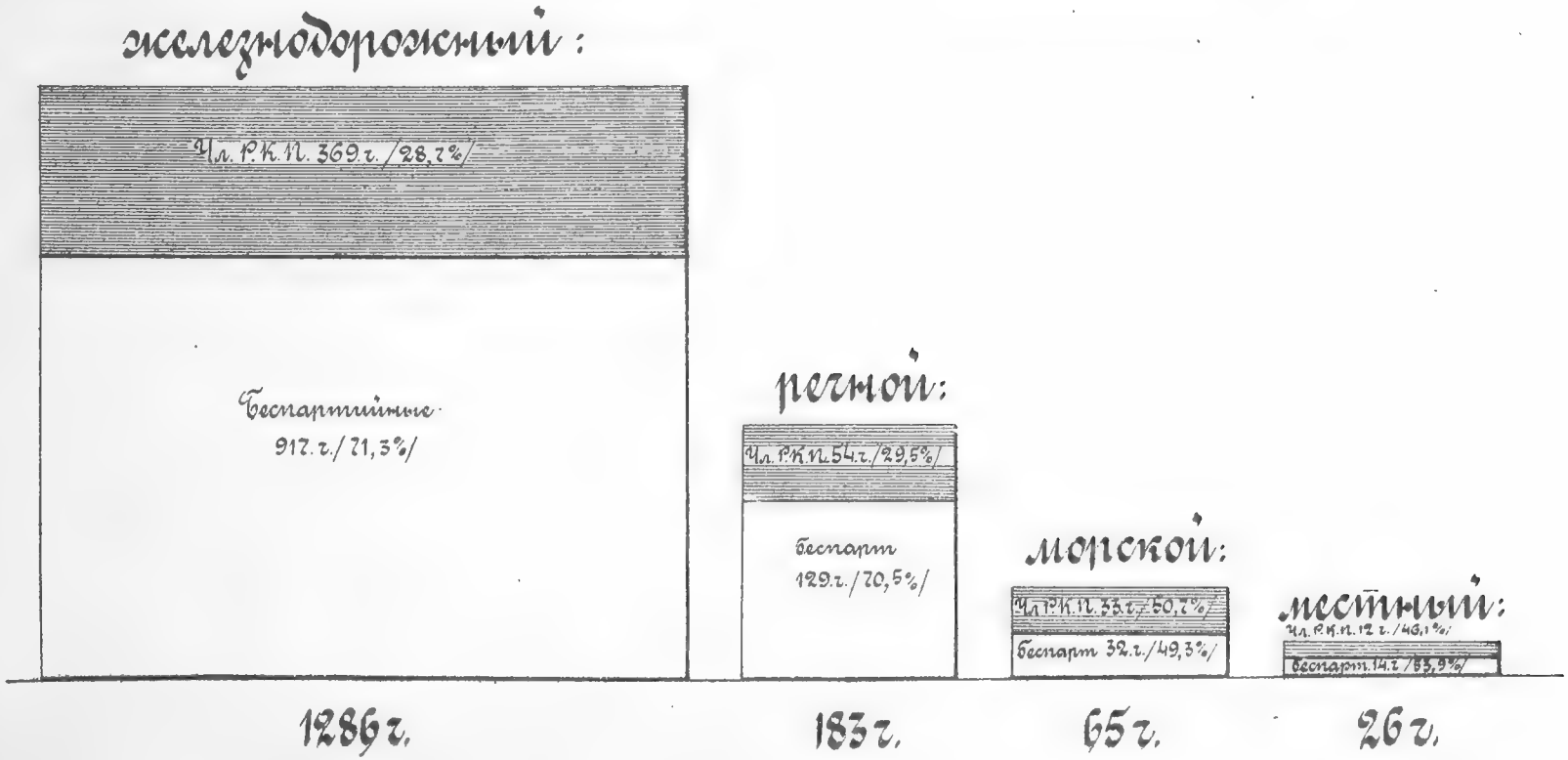
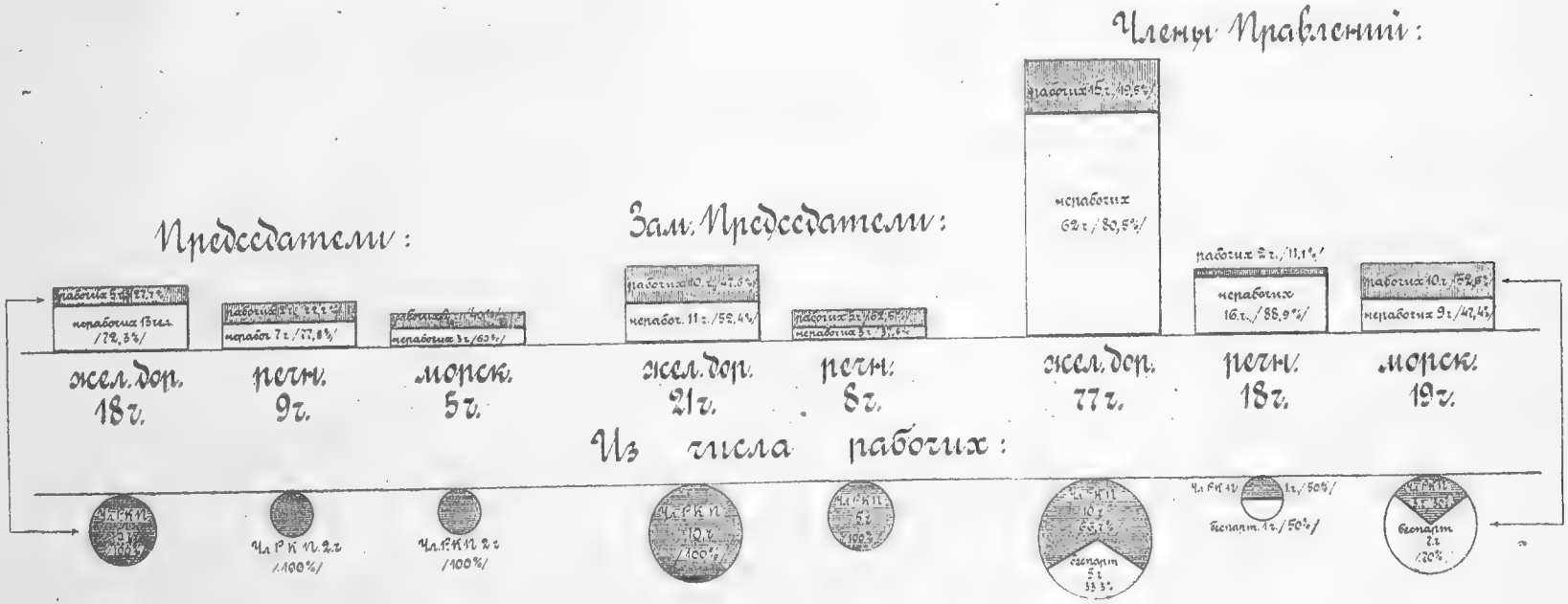


Диаграмма № 24.

Распределение состава Правлений жел. дорог, речных и морских госпароходств по должностям, социальному положению /по происхожд./ и партийности наличия на 1/IX 24 г.



Цена 75 коп.